EDITORIAL ABRIL

Nº 32

PARABRISAS

1963
julio

Revista Mensual de Automovilismo

HOJAS DE RUTAS: SALTA
ROAD TEST: DINARG D-200
PRECIOS DE LOS AUTOS USADOS

$ 40.-
En Uruguay
$ 6

https://argentoteca.blogspot.com

Vino, Vió, Venció!

Valiant

de Chrysler

Llegó y venció, por su renombre mundial... su neta superioridad técnica... su famoso motor "Slant Six", que da capot y centro de gravedad más bajos... su construcción UNIBODY que vence a los peores caminos... su ingeniosa suspensión independiente a barras de torsión y rótulas esféricas... y su impecable línea premiada con la medalla anual de la National Society of Illustrators, de U.S.A.

Vea el Valiant en el Concesionario Autorizado de

FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A. Chrysler Argentina, S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

GOWLAND PUBLICIDAD

Comer o no Comer

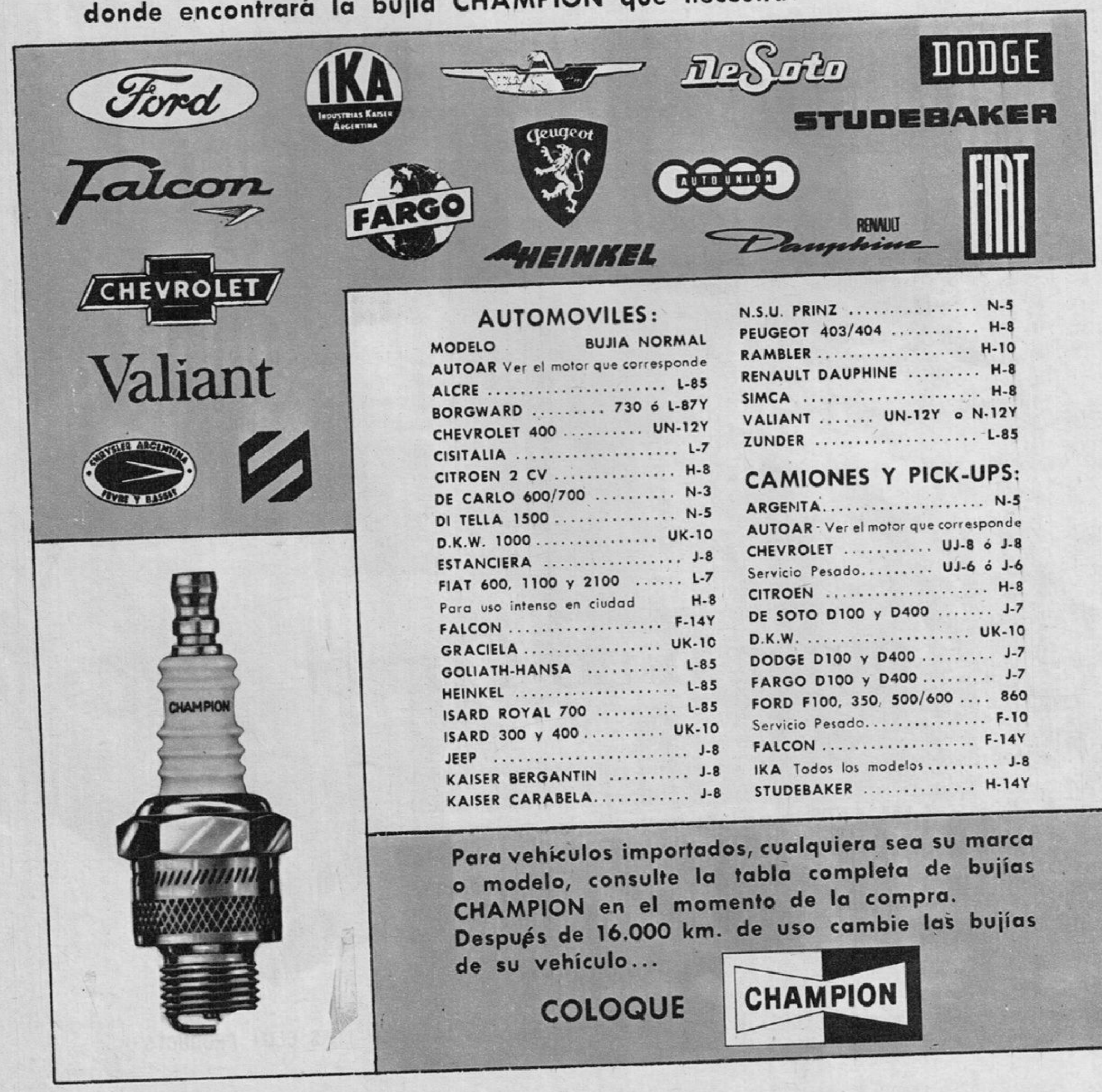
Evidentemente, si usted se decide a "no comer" habrá de adelgazar, sin duda, pero de una manera peligrosa para su salud. Su médico o LIMMITS pueden aconsejarle mejor que usted mismo un régimen que proporciona todos los elementos nutritivos que el organismo necesita para adelgazar y para mantenerse dinámicamente sano. Decídase. Comer o no comer. Esa es la cuestión.

Tres sabores: Vainilla, Chocolate y Limón, y Queso. En venta en todas las farmacias - LEAS CLIFF PRODUCTS

https://argentoteca.blogspot.com

TIENE LA BUJIA QUE NECESITA SU VEHICULO

Si Ud. tiene una unidad de fabricación nacional aquí está la tabla donde encontrará la bujía CHAMPION que necesita:



AUTOMOVILES:

MODELO	BUJIA NORMAL
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
ALCRE	L-85
BORGWARD	730 ó L-87Y
CHEVROLET 400	UN-12Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-8
DE CARLO 600/700	N-3
DI TELLA 1500	N-5
D.K.W. 1000	UK-10
ESTANCIERA	J-8
FIAT 600, 1100 y 2100	L-7
Para uso intenso en ciudad	H-8
FALCON	F-14Y
GRACIELA	UK-10
GOLIATH-HANSA	L-85
HEINKEL	L-85
ISARD ROYAL 700	L-85
ISARD 300 y 400	UK-10
JEEP	J-8
KAISER BERGANTIN	J-8
KAISER CARABELA	J-8
N.S.U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404	H-8
RAMBLER	H-10
RENAULT DAUPHINE	H-8
SIMCA	H-8
VALIANT	UN-12Y o N-12Y
ZUNDER	L-85

CAMIONES Y PICK-UPS:

ARGENTA	N-5
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
CHEVROLET	UJ-8 ó J-8
Servicio Pesado	UJ-6 ó J-6
CITROEN	H-8
DE SOTO D100 y D400	J-7
D.K.W.	UK-10
DODGE D100 y D400	J-7
FARGO D100 y D400	J-7
FORD F100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
FALCON	F-14Y
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14Y

Para vehículos importados, cualquiera sea su marca o modelo, consulte la tabla completa de bujías CHAMPION en el momento de la compra. Después de 16.000 km. de uso cambie las bujías de su vehículo...

COLOQUE CHAMPION

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 18	Hoy probamos el Dinarg D-200	38/45
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Aquí está el Fiat 1800-2300	24/28
	Ginebra y después de Ginebra	59/61
	El nuevo Lancia Fulvia	86/88
	Alvis no es para todos	94/95
GRANDES PRUEBAS DE PARABRISAS	1.000 horas en la ciudad, 2da. nota	20/22
TURISMO	Gloria y paisajes de Salta, 3ra. nota de la serie "Parabrisas" en las rutas del norte	46/52
	Mapa desplegable de los circuitos turísticos de Salta	70/72
PARABRISAS SONRIE	¿Ellas son así?	34
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	¿Joya o herramienta?	30/32
DEPORTES	Salón del Automóvil de Carrera 1963, 2da. nota	96/97
	En la Mar y Sierras combió la cartelera	97
	Paralelo 52	98
	Primer curso de la Escuela Sudamericana de Pilotos de Carrera — No hay dos sin tres	99
	Mecánica nacional en Marcos Juárez	99/100
	Record del Jaguar	100
	Noticiero deportivo e Informativo de Regularidad	100
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios actualizados de los autos usados	73/77
UD. Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?	Los filtros	82/84
REPORTAJES DE PARABRISAS	Cómo mueren los automóviles	55/57
	10 de junio — Seguridad en el Tránsito	63/65
NOTAS UTILES	Noticiero Mundial	78/80
	Noticiero Argentino	90/92
	A través del parabrisas	23
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	6/18
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	103/104

32 AÑO IV julio 1963 este número aparece el 14 de junio

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n) GUILLERMO MARTIRE
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA JUAN CARLOS PATALANO
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Mario Laprida. FOTOS: Carlos Parera, Fernando Tejerina, Juan Alonso.

Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A., avenida Leandro N. Alem 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32-6605 y 32-6388. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas, se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

NUESTRA TAPA: La elegante trompa del antiguo y clásico Rolls Royce.

https://argentoteca.blogspot.com

En la fiesta...

ACIDEZ Y PESADEZ ESTOMACAL?

TABLETAS PHILLIPS

alivian donde Ud. esté!

Sin vaso... sin agua...

basta dejarlas disolver en la boca.

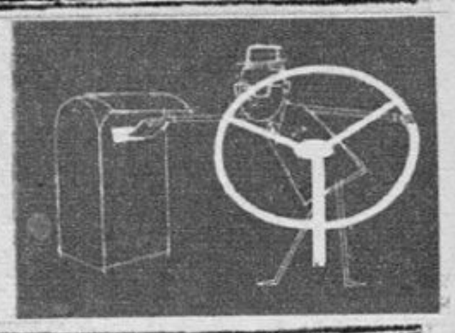
- Cada tableta - ricamente mentolada - concentra el mismo poder antiácido que la mundialmente famosa Leche de Magnesia Phillips.
- Antiácidas y digestivas, proporcionan inmediato alivio - *donde usted esté* - a la acidez, pesadez y ardor de estómago.

TABLETAS
DE LECHE DE MAGNESIA
PHILLIPS

Cómodas de llevar... Fáciles de tomar!

CORREO PARABRISAS

AV. ALEM 884 CAPITAL FEDERAL



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

A TODOS NUESTROS LECTORES

"Parabrisas" no puede mantener correspondencia directa con sus lectores.

Rogamos no pedirnos ésto y, también, no enviar estampillas para las imposibles respuestas.

BOLSA NEGRA

Tengo en venta los siguientes números de "Parabrisas": 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 23, 26 y el número 15, del que retiré la hoja que trata del cruce del árbol de levas. *David Nogueira, Esmeralda 1045, Haedo,* JM. Provincia de Buenos Aires.

Los interesados, dirigirse al afortunado.

AUTO UNION DKW

1) ¿Es apto el Auto Unión DKW 1000S para caminos de toda clase (montaña, ripio, tierra, barro, etc.)?

2) ¿Tendré alguna mejora (velocidad, economía, potencia) quitándole el silenciador trasero? La diferencia de ruido es tan poca que ni los inspectores de tránsito se dan cuenta.

3) ¿Podrían ustedes decirme cómo preparar este coche para Turismo Mejorado? Posiblemente podría cederles un Volkswagen 1500 para un Road Test...; puedo anticiparles que es un coche extraordinario... S. S., Capital Federal.

1) El Auto Unión ha demostrado su aptitud para andar mixto, en varios Grandes Premios Standard. También varios lectores del interior nos han ponderado sus cualidades de andar sobre terrenos difíciles. Creemos que podemos recomendarlo sin ambages.

2) No creemos que usted tenga mejora y es posible que eventualmente el rendimiento decaiga. En un motor de dos tiempos es muy importante el silenciador, pues su efecto de presión contribuye al eficaz llenado de los cilindros.

3) Lamentablemente, no disponemos de espacio como para tratar el tema en general ni de experiencia directa como para darle consejos relacionados específicamente con el DKW. Sugerimos que usted se dirija a algún concesionario de la marca que practique las carreras Standard (Gainza Paz, Formisano, etc.). Seguramente aceptarán hacer la preparación deportiva de su coche.

4) Agradecemos mucho su ofrecimiento de un VW 1500 para Road Test. Empero, es algo comprometido para nosotros aceptárselo a un particular, pues se le hacen al coche 4 ó 5 mil duros kilómetros, no a romper, pero tampoco a mimar el coche. No obstante, si usted quiere darse una vuelta por esta Redacción, de lunes a viernes de 10 a 14, estaríamos encantados y muy agradecidos de la oportunidad de mirar el coche, quizás dar una vuelta y sacarle algunas fotografías.

VELOCIDADES Y BUJIAS

1) ¿Cuáles son las velocidades-tope del Rambler Classic Custom, Ferrari Super Fast II, Rolls-Royce e Imperial Crown?

2) ¿Qué tipo de bujía debe usar el Cadillac 49?

3) ¿Qué medio es el más eficaz para proteger el cromado de la acción salina del mar?

4) ¿Qué inconveniente acarrea sacar el termostato de la bomba de agua? DOMINGO ALBANO, s/dirección.

1) El Rambler con motor IKA dio 153 km/hora en nuestro test. La Ferrari Super Fast debe andar por los 270, y el Rolls y el Imperial aproximadamente en los 170.

2) AC 48 o su equivalente de otra marca.

3) Conservar perfectamente limpias las superficies cromadas, lavándolas con detergente

https://argentoteca.blogspot.com

y una esponja. No use abrasivos de ninguna índole.

4) El termostato desvía parte del agua de refrigeración, haciendo que el resto se caliente muy rápidamente, hasta llegar a la temperatura óptima de funcionamiento. Si se quita el termostato, el motor tardará más en calentarse pues se deberá elevar la temperatura de toda el agua que se encuentra en el sistema; durante el tiempo en que el motor funciona en frío, se acelera el desgaste del mismo, pues la nafta imperfectamente atomizada (o que se condensa nuevamente al chocar con paredes de cilindro relativamente frías) cae en forma líquida por las paredes del cilindro y, al hacerlo, lava el aceite lubricante, haciendo que los pistones trabajen sin lubricación.

BENJAMINADAS

1) ¿Por qué no hacen otro artículo sobre kárting?

2) ¿Cuál es la velocidad máxima que puede alcanzar un Fiat 1100 con cuatro personas?

3) ¿Es verdad que los menores de 18 a 22 años pueden sacar registro con el permiso de los padres?

4) ¿Qué edad debe tenerse para participar como acompañante en los Grandes Premios?

5) ¿Qué edad debe tenerse para correr en kárting?

6) ¿Cómo podría hacerse para conseguir una calcomanía de la Escudería Thundermouse?

7) ¿Cuál es la cotización máxima de un Fiat 1.100 con tapizado sin tocar y 35.000 kilómetros?

8) ¿Cuál es la velocidad de un Isard Royal 700 nuevo? Un Benjamín del Automovilismo, Ramos Mejía.

1) Estamos haciéndolos, pero esporádicamente.

2) Alrededor de 120 kilómetros por hora, reales. Puede ser un poco más, puede ser un poco menos. En realidad, la velocidad máxima de un automóvil no es influida sustancialmente por la carga que lleva simplemente, requerirá más tiempo para cobrar esa velocidad.

3) Sí, señor; los detalles aparecieron en PARABRISAS 24.

4) 18 como mínimo, con autorización paterna hasta los 22 (igual que para el registro).

5) Depende del reglamento particular. Entendemos que generalmente se exigen 18 años.

6) "Tundermouse" y "Donald Duck" se fusionaron para constituir la "Escudería Sud América". Escríbales a Amenábar 1444, Capital Federal.

7) Consulte nuestra planilla de precios de autos usados.

8) Del orden de los 110 kilómetros por hora (ablandado, se entiende).

ISARD 700

Isard Argentina ¿fabricará la cupé S1004 Glas Goggomobil?

No estoy de acuerdo con algunos aspectos del Test del Isard Royal T.700. Según ustedes, la palanca es muy corta, cosa que no encuentro yo ni mi padre... ¿Será que tenemos los brazos muy largos? Recalcan el poco espacio longitudinal...; es corto, pero también lo son los otros coches de la categoría... Del Isard dijeron que el baúl era incómodo, pero no dijeron lo mismo en el Test del Dauphine y el NSU-Prinz, que también tienen un escalón para sacar las cosas de adentro. Además no se explican el ilógico diagrama de los cambios, creo yo que porque yendo en directa el cambio va arriba y así permite llevar una persona más (siempre que no sea muy gorda).

Estoy de acuerdo en que no está bien lograda la ventilación del Isard. Me asombra el bajo consumo del auto en test ya que nosotros siempre hemos obtenido 18 kilómetros por litro. ¿Qué kilometraje puede alcanzarse con un Isard 700 antes de hacerle un cambio de aros?

Los Renault Dauphine 1093 que corrieron en el Gran Premio Standard, ¿son de 1.093 c.c. o de 845 c.c. como debe ser? Un Isardista Orgulloso de Serlo, Viedma, R.N.

No. Al menos por el momento la fábrica no tiene prevista su fabricación.

Nosotros encontramos corta la palanca de cambios, y corto también el automóvil; el Fiat 600 y el Dauphine tienen más espacio disponible para el asiento trasero. El Dauphine y el NSU-Prinz poseen escalones que impiden sacar fácilmente el equipaje, pero éstos son menos molestos que en el caso del Isard.

Calificamos como ilógico el diagrama de cambios, porque es diametralmente opuesto al de todos los otros coches de cambio en el piso; se debe no a lo que usted supone, sino a que el motor fue diseñado originariamente para ser colocado atrás; entonces, al ponerlo adelante, con tracción convencional es como si el motor hubiera sido completamente invertido, y la caja también.

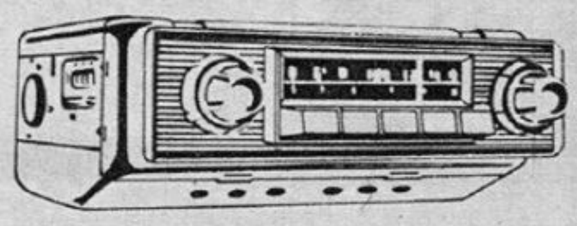
La frase "bajo consumo" se nos ocurre un poco ambigua: ¿quiere decir usted que el coche consume mucho o consume poco? No sabemos qué kilometraje puede alcanzar su auto pero estos coches son, en general, sumamente robustos. La vida útil es muy larga.

Sabemos de algunos Isard 700 con más de 50.000 kilómetros, a los que nunca le han tocado el motor.

AUTOVOX

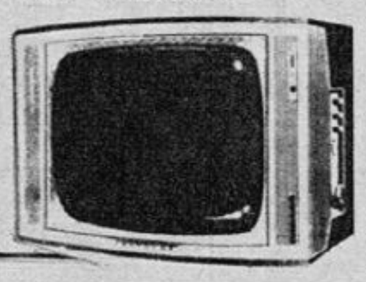
ES GRAN CALIDAD EUROPEA!

Elija para su coche el modelo de autoradio ideal: AUTOVOX brinda no uno, sino varios modelos para cada marca y modelo de automóvil del mundo. Consulte con el concesionario Autovox - en cualquier lugar del país: siempre una autoradio Autovox da más satisfacción!



Eliminación total de vibraciones y ruidos parásitos, con mínimo consumo y máxima calidad de sonido gracias al sistema de válvulas y transistores alimentados por batería, exclusivo de Autovox.

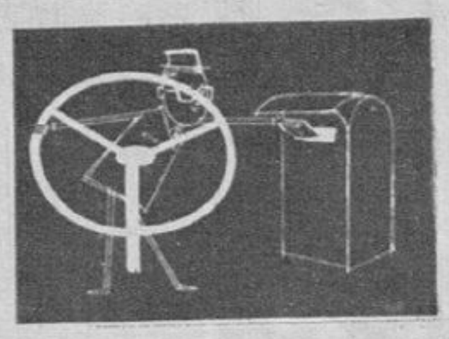
Y en su hogar, el televisor más suntuoso del siglo XX, AUTOVOX, modelo 892, la más bella imagen de Europa.



Garantía y Respaldo de AUTOVOX ARGENTINA S.A.

MAIPU 849 - T.E. 32-6871 al 78 - Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

En cuanto a los Dauphine, el número 1093 se refiere al número de serie de fábrica, siendo su cilindrada de 845 c.c. igual que el Dauphine 1090, que es el normal que se ve en la calle todos los días.

NAFTALINA

¿Es cierto que se puede reducir el pistoneo agregando bolillas de naftalina a la nafta común? MINGO, Libertad.

No, señor, no es cierto, ni sabemos de dónde procede ese viejo error.

TERMO O NO TERMO

Tengo un Renault Dauphine, y aquí en San Luis, con los calores que hace, muchos mecánicos me hablan de sacarlo. Algunos mecánicos me han dicho que quite el termostato en verano, otros que el único motor que debe trabajar caliente es el gasolero, en cambio los motores a nafta deben trabajar fríos... F. PACI, San Luis, S. L.

No saque el termostato; éste ayuda a que el motor adquiera rápidamente su óptima temperatura de funcionamiento, que, para cualquier motor de auto, está entre los 80 y los 90 grados centígrados. Un auto sin termostato funcionará en frío durante más tiempo de lo que es debido (no le haga caso a los que dicen que el motor a nafta debe trabajar frío; simplemente no debe hacerlo demasiado caliente...).

RAMBLER

1) ¿Es necesario o conveniente agregar aditivos para el combustible, durante el período de ablande?

2) ¿Necesita aditivos el aceite multigrado?

3) ¿Es factible agregar un cuentarrevoluciones a un Rambler?

4) En EE. UU. se vende un pequeño equipo compuesto por un amperímetro y manómetro de aceite... ¿Conviene? ¿Existe en plaza?

5) El Rambler tiene, en lugar de fusibles, interruptor automático. ¿Cuál es su opinión, en comparación con los clásicos fusibles? — EDUARDO J. M. VIDAL, Corrientes.

1) No tenemos opinión formada en cuanto a aditivos.

2) Ver 1). Las empresas petroleras dicen que sus aceites, especialmente los más caros, tienen todos los aditivos necesarios.

3) Lo más factible sería un cuentavueltas eléctrico, que se adapta a la bobina.

4) Nosotros creemos que conviene, pero no sabemos quién tiene en plaza... ¿Alguna noticia?

5) Creemos que los interruptores automáticos son superiores, puesto que permiten reparar el desperfecto y proseguir la marcha (en caso, lógicamente, de que la *panne* sea rápidamente solucionable) sin tener el circuito correspondiente inutilizado por falta de esos fusibles, que uno debiera tener de repuesto en la gaveta..., pero nunca tiene...

PREGUNTA SIN RESPUESTA

1) ¿Cuáles son las modificaciones permitidas a los coches de la categoría Stándard?

2) ¿Es cierto que Mercedes Benz y Mack usan motores construidos por la fábrica italiana O. M., que desde hace tiempo pertenece a la Fiat?

3) Estas preguntas las había formulado hace casi un año... Me extraño mucho no haber tenido una contestación... — Firma ilegible, Córdoba.

1) Vea la nota "Anexo J" (PARABRISAS 24).

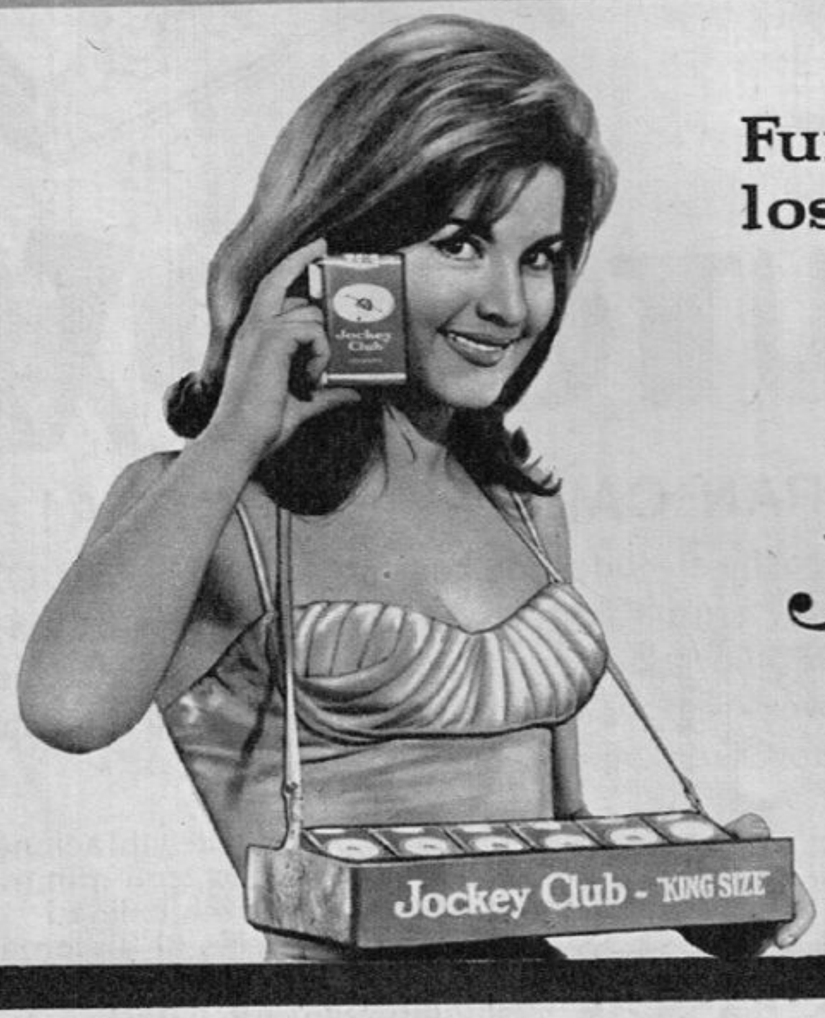
2) No, señor; es completamente inexacto.

3) No se extrañe. En "Correo Parabrisas" es factible contestar sólo una pequeña parte de las cartas que se reciben.

AIRE Y ACEITE

Quisiera la opinión de PARABRISAS sobre la conveniencia del uso del filtro de aceite de papel, contra el de tipo de baño de aceite... A un De Carlo 700 le colocaron filtro de baño de aceite cuando el coche estaba en asentamiento (antes tenía el normal de papel); a los 3.000 kilómetros tuvo que rectificarse el motor. A un Cisitalia 750 le pusieron filtro en baño de aceite para ser usado en el campo; a los 20.000 kilómetros tuvieron que rectificarle el motor... Hay agencias Fiat que ofrecen en venta filtros de baño de aceite porque el coche no los trae de serie. — J. M., Córdoba.

El filtro en baño de aceite es definitivamente superior para andar en caminos polvorientos, y, más aún, en cualquier zona habitualmente seca,



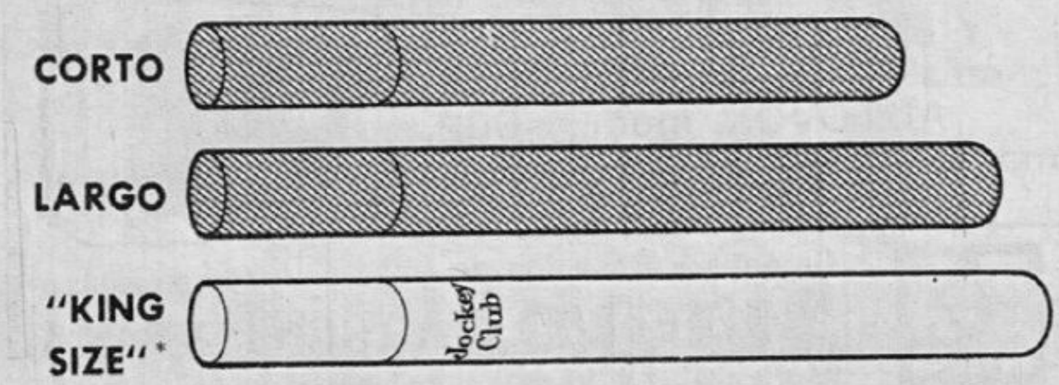
Fume ahora los primeros "KING SIZE"* argentinos

* SUPER LARGOS

Jockey Club

RUBIOS CON FILTRO

Su tamaño, además de su filtro, les confiere esa *justa* filtración natural que realza su sabor.



Este es "KING SIZE", el tamaño que se ha impuesto internacionalmente entre los fumadores de cigarrillos americanos.

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

https://argentoteca.blogspot.com

en la cual es probable que se encuentre mucho polvo en suspensión en el aire. En el caso del De Carlo es probable que el daño haya sido hecho antes de la colocación del filtro en baño de aceite; en cuanto al Cisitalia, hay que ver cómo se manejó el coche, porque si se lo anduvo muy fuerte (habitualmente el destino de los Cisitalia, por otra parte) es factible que haya necesitado una reparación a los 20.000 kilómetros. No se puede hablar de kilometraje recorrido sin saber quién anduvo arriba del auto y cómo anduvo.

Si usted recorre habitualmente caminos polvorientos, especialmente si tiene un coche con el motor atrás, decididamente recomendamos el filtro húmedo.

HISTORICAS

Los felicito por "Desafío al tiempo"... Agradezco la dirección del señor Podestá, a quien he escrito por mi Buick 1924.

1) ¿En qué año dejaron de fabricarse, y debido a qué, los coches Graham Paige, Whippet, Marmon Essex, Rugby, Nash, Hudson y Packard?

2) En 1931 salió una voiturette Cádillac de 16 cilindros en V. ¿Dónde puedo ver una en Buenos Aires?

3) ¿Salió en 1915 o 1918 un Chevrolet V8?

4) El Studebáker Golden Hawk o Silver Hawk, ¿tiene inyección de combustible? ¿Cuántos kilómetros por hora rinde?

5) Vi en Buenos Aires una rural Kaiser, ¿producirá IKA estas rurales?

6) Aparte del automóvil ruso Moskvich, ¿entró otro auto ruso en el país? — EUGENIO DONATELLI, Comodoro Rivadavia.

1) No tenemos las fechas exactas, pero todos esos coches dejaron de producirse porque el mercado, cada vez más competitivo, no les daba lugar. Graham-Paige existió hasta 1940, más o menos; Whippet y Marmon dejaron de existir después de la depresión mundial que siguió al desastre de Wall Street en 1929. Essex era el coche chico de la Hudson; se produjo hasta 1934, más o menos. Rugby también cesó alrededor de 1930. Nash y Hudson se fusionaron para producir American Motors Corporation, que actualmente produce el Rambler en EE. UU.; Packard y Studebaker se combinaron para Studebaker-Packard Corporation, pero ahora esa empresa se llama "Studebaker Corporation", así que el nombre Packard puede considerarse definitivamente pasado a la historia. Seguramente, algún historiador podrá suministrarnos datos más precisos...

2) No tenemos información.

3) Efectivamente; la Chevrolet fabricó un V8 alrededor de ese tiempo, pero no fue un suceso, y las unidades construidas fueron pocas.

4) El Golden Hawk no tenía inyección de combustible pero sí sobrealimentador McCulloch. Desarrollaba 265 HP y su velocidad máxima debe de haber andado por los 200 Km/hora. Ha sido reemplazado por el Avanti, recientemente anoticiado en PARABRISAS...

5) No, señor. Se trata de un prototipo que nunca se puso en producción. Actualmente, IKA fabrica, como es público y notorio, las rurales Rambler.

Lea en el próximo número de Parabrisas
JUJUY Y LA QUEBRADA DE HUMAHUACA
última nota sobre los circuitos turísticos del noroeste. Parabrisas aparece el jueves 18 de julio

6) Hemos visto alguno que otro Pobieda y ZIL, afectados a representaciones diplomáticas soviéticas o de países de detrás de la Cortina. Nunca se importaron para vender.

INDESEABLES

Estoy en completo acuerdo con ustedes: los "intocables" sólo sirven para embotellar el tránsito. Pero también existen los "indeseables"; me refiero a los conductores de taxis y colectivos. Pululan por las calles a velocidad aún inferior a la de los "intocables"... No quiero atacar a gente que trabaja, me merece el mayor respeto, pero de ahí a que..., por ejemplo, al menor chistido paran donde sea, llámese bocacalle, parada de transportes, etc., sin importar lo que puede venir detrás... Si vienen por el lado izquierdo de la calle cruzan en diagonal como un jugador de damas defendiendo su única pieza de vértice a vértice...

Desde que cargan pasajeros hasta que llegan a destino, empiezan una sanguinaria travesía esquivando pozos, coches, intocables colectivos, etc.... Si no pueden pasar, aturden a todo el mundo con su bocina durante 3, 4 o 50 cuadras...

¿Y los colectivos? No sabemos si por suerte o por desgracia, hay cada vez más colectivos en Buenos Aires... Cuanto más grande es el colectivo más joven es su conductor..., algunos de 20 años manejan co-

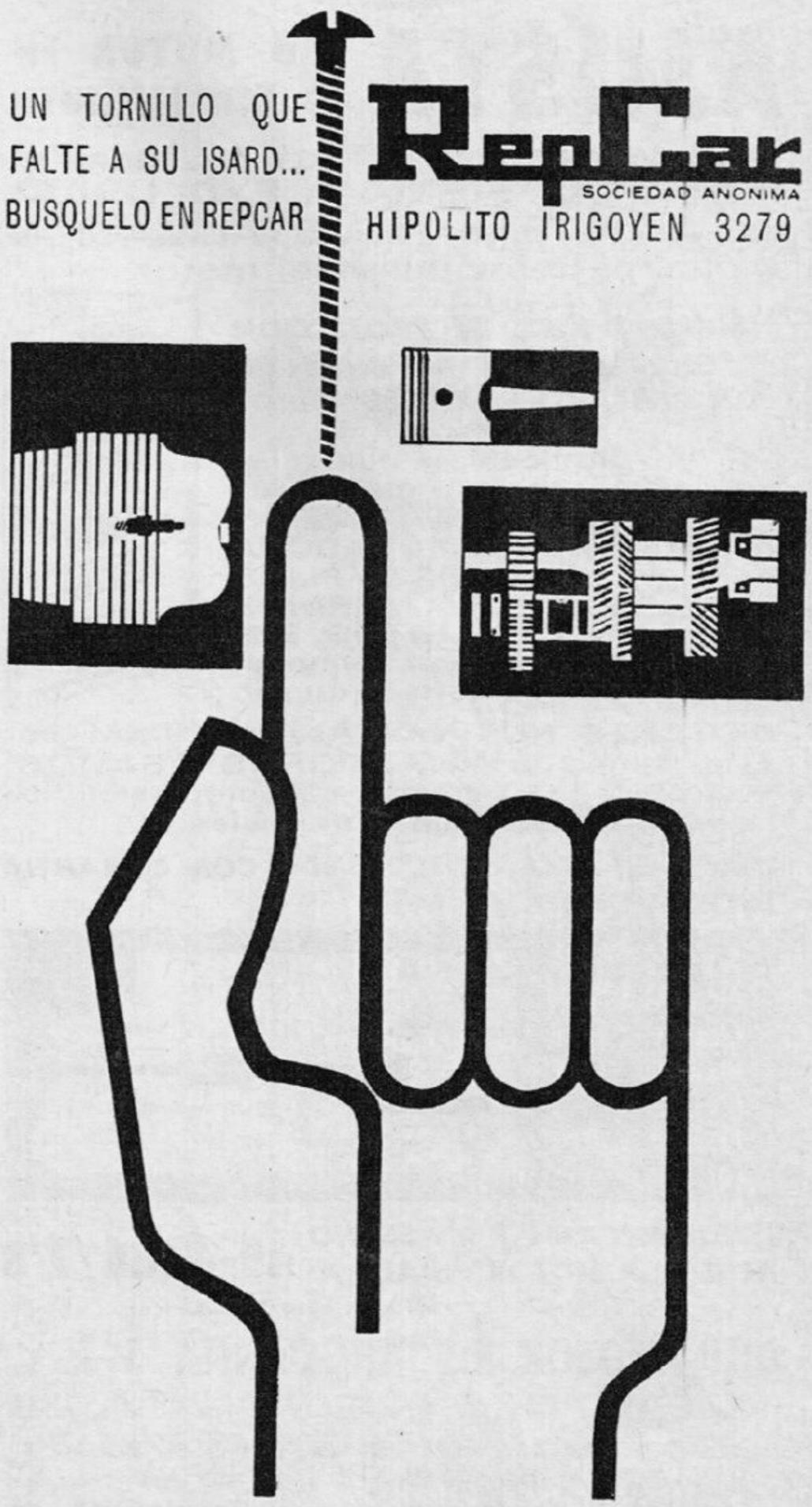
RepCar SOCIEDAD ANONIMA

Si necesita un repuesto nacional o importado para su unidad Isard, lo encontrará al alcance de su mano en RepCar S.A.
RepCar garantiza la línea más completa de repuestos Isard para todos los modelos.
ENVIOS AL INTERIOR

línea total de repuestos ISARD

UN TORNILLO QUE FALTE A SU ISARD... BUSQUELO EN REPCAR

RepCar SOCIEDAD ANONIMA
HIPOLITO IRIGOYEN 3279



ar-gen-ca

https://argentoteca.blogspot.com

NUEVO SISTEMA

Ind. Arg.

AJUSTA SU MOTOR EN FUNCIONAMIENTO

Dup Motor de Argentina, lanza al mercado su SISTEMA EXCLUSIVO DE AJUSTE por REMETALIZACION de las partes vitales del motor.

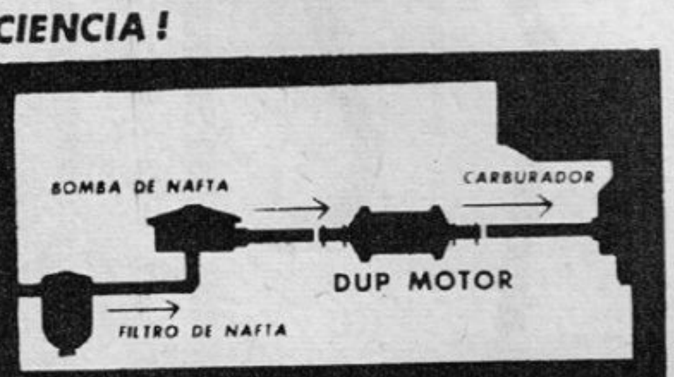
300.000 KMS. DE PROTECCION GARANTIZADA A MENOS DE UN CENTAVO POR KILOMETRO!

Aplicable a cualquier marca o modelo de AUTOMOVIL - CAMION TRACTOR - COSECHADORA MOTORES FIJOS O MARINOS MOTOS, Etc. de 2 y 4 tiempos, a nafta o diesel.

MOTORES NUEVOS: Asegura O KM. por más tiempo y en MOTORES USADOS, "flojos" o con pérdidas de compresión, los "levanta" hasta límites normales.

UNICO SISTEMA EN EL MUNDO CON GARANTIA ESCRITA DE EFICIENCIA!

SENCILLA INSTALACION CONSULTE A SU MECANICO, EL LE DIRA LA ULTIMA PALABRA. SOLICITE FOLLETOS.



SEÑOR MECANICO SI AUN NO TIENE DUP MOTOR PIDALO A: 49-4086/7/8

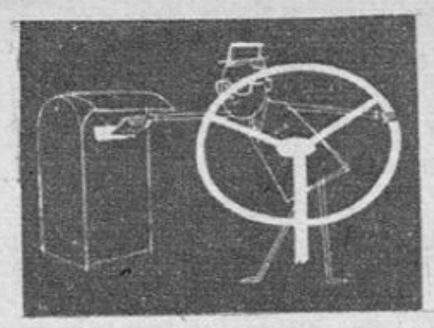
Fabricantes y Distribuidores para Sudamérica:

DUP MOTOR DE ARGENTINA S. R. L.

FLORIDA 365 - 1° T. E. 49 - 4086/7/8 BUENOS AIRES

ESCUCHE NUESTRA AUDICION POR LR1 RADIO EL MUNDO Y SU CADENA LOS SABADOS A LAS 13.05 HORAS

ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN EL INTERIOR DEL PAIS



CORREO PARABRISAS

mo si anduvieran arriba de un kart...

Entre paréntesis: para "Lector decepcionado", conozco tres escuderías que organizan gymkhanas, cacerías del zorro, etc. Son Escudería Donald Duck (Amenábar 1444), Escudería Thundermouse (Monroe 5352) y Escudería Belgrano's Krazy Kats (Amenábar 1016). — C. A. M., Capital Federal.

Gracias por la información En cuanto a sus conceptos, estamos de acuerdo en general. Pero no podríamos decir que el 100 % de la culpa la tienen los taxistas y colectiveros. En general, se maneja muy mal en nuestro país, y esa imputación alcanza a todos los sectores de usuarios de vehículos.

UNA VOCE POCO FA

1) "Bahiense Orgulloso" (N° 25) dice que en Bahía un taller coloca suspensiones independientes en Jeeps, Estancieras y Rastrojeros... Este último tiene suspensión independiente de fábrica...

2) Mi padre tiene un De Carlo 600. Se rompían continuamente las crucetas. La solución apareció en una carta a CORREO PARABRISAS: untarlas con glicerina. Se acabó el problema...

3) Nuestro De Carlo produce últimamente unos chillidos dignos de María Callas, porque en un taller le sacaron el rulemán de empuje dejando solamente el carbón...; pensamos llevarlo a la Scala de Milán...

4) No me agrada en absoluto la sección humorística; aprendan de Tía Vicenta, que es una revista seria...

5) Como no se me ocurrió un seudónimo original, firmo con mi nombre completo...

CARLOS RAÚL WILKE, Córdoba.

1) Sí, señor; lo que nosotros interpretamos es que el taller de marras coloca en los Rastrojeros suspensión independiente *a espirales* reemplazando la suspensión independiente *a barras de torsión* que el Rastrojero tiene de fábrica. No sabemos si la modificación conviene o no.

2) Agradecemos la información y es grato comprobar que nuevamente el CORREO ha brindado un servicio a los lectores (aunque esta vez la información vino no de Redacción sino de otro lector).

3) En vez de llevar el auto a La Scala lleven al mecánico a la Sociedad Sarmiento. Es lo mejor que pueden hacer...

4) Dos de nuestros redactores colaboran regularmente y con seudónimos en Tía Vicenta. ¡Trácate!

5) Aquí tiene algunos seudónimos originales: "Un Automovilista", "Lector de Parabrisas", "Cordobés", "Hincha del Automovilismo", "Un Lector", "Un Amigo", "Amigo del Automovilismo", "Un Camionero" y "Un Aficionado".

ATENCION... ATENCION

Al señor Pedro Fernández de Puerto Belgrano, le rogamos ponerse en contacto con el señor Roger Mirgalet de Automóviles Citröen S.R.L. en la calle Venezuela 1117, ya que de dicha firma hemos recibido una carta solicitando su dirección, a fin de poder solucionar los desperfectos del Citröen 2CV.

TURISMO CARRETERA

1) ¿Qué reformas hizo Cabalén en su Peugeot 403?

2) El TC es la categoría de mayor arraigo. ¿No creen que deberían prestarle un poco más de atención en vez de publicar tanto automovilismo internacional que interesa a muy pocos?

3) ¿A qué se debe la aversión de parte de algunos de los miembros de la Comisión Deportiva Automovilista hacia TC?

4) En los Ford TC, ¿qué medida de neumáticos se utilizan para las relaciones 3,20, 3,78 y 4,00?

5) ¿Existen cajas Ford de cuatro marchas? ¿Dónde se consiguen? ¿Cuál es su precio?

6) ¿A quién puedo solicitarle un reglamento de TC?

HÉCTOR J. CHEVALIER, Capital.

1) No tenemos la información.

2) Hemos ampliado nuestra sección deportiva y empezamos a cronicar las más importantes competencias del país, sin distinción de categoría; también seguiremos comentando las grandes pruebas de automovilismo internacional.

3) La opinión corre por cuenta exclusiva de usted.

4) Los rodados se intercambian con las distintas relaciones para obtener una selección aún mayor de posibilidades de demultiplicación. Vale decir,

https://argentoteca.blogspot.com

¡AGRUPESE CON PARABRISAS PARA VENDER MAS!

420.000 personas con un alto nivel de vida (*), leen **PARABRISAS** todos los meses, informándose en sus avisos para seleccionar sus compras. Piense lo que significa para usted! Miles y miles de propietarios de automóviles que necesitan sus servicios y sus artículos para tantas cosas y en tantas oportunidades!
Anuncie en los

avisos agrupados de PARABRISAS

y se colocará en el centro de este magnífico mercado. Llame a T. E. **32-1424 ó 32-6929** y recibirá la visita de un productor especializado de **PARABRISAS.** Lo esperamos!

(*) - Según la encuesta realizada por Gallup.

CORREO PARABRISAS

que una medida determinada de cubiertas no corresponde en forma fija e invariable a una demultiplicación equis.

5) Anteriormente, las había solamente de camión, pero sus relaciones no son adecuadas a manejo de tipo deportivo. Ultimamente, la Ford ha comenzado la fabricación en EE. UU. e Inglaterra de cajas de cuatro marchas sincronizadas para sus distintos modelos, pero no creemos que sea factible conseguirlos en nuestro país, al menos dentro de un precio más o menos razonable. Una caja de velocidades puede costarle más que un motor.

PIQUES

1) Los coches ¿tienen en realidad dos puestas a punto, una con nafta común y la otra con nafta especial? Si la tienen, deduzco que el coche, puesto a punto para nafta especial, debe picar más... ¿Se observa esto aún en motores de compresión reducida como el Ford 47?

2) ¿Cómo pruebo la aceleración del coche? ¿Motor acelerado o regulando? Embrague a fondo o a medio largar? El cronómetro ¿empieza a funcionar cuando el acelerador toca el piso o cuando se da la señal de largada?

3) Tengo entendido que en una caja de velocidades automática de tres marchas, tiene aparte de las tres principales, otras dos en Lo, cinco en general...

4) En este caso ¿no sería factible arrancar en Lo para pasar luego a Drive, acelerando así más fuertemente?
R. C. C. G., Capital Federal.

1) Básicamente, los coches tienen, como usted supone, dos "puestas a punto", aunque solamente varía el avance del distribuidor. Ocurre que, en un coche que requiere nafta especial, se puede retrasar el distribuidor a tal punto que, con nafta común, marche sin pistonear; pero entonces el coche tendrá menos potencia y, si se exagera el retraso de chispa, posiblemente entre a recalentar.

En el caso de coches de baja compresión —el Ford 47, por ejemplo— no se gana nada modificando el reglaje de distribución, porque si un coche no tiene la compresión un tanto alta, no puede aprovechar la mayor resistencia al pistoneo, que caracteriza la

MATRA S.A.I.C. ES CALIDAD

REJILLAS LEG. CHEVROLET y FORD MOD. 1947 a 1961 CON MOLDURAS

NAON y TITO
IMPORTACION
ACCESORIOS EN GENERAL
ROJAS 1901 Esq Juan B. Justo - 59-0784

SERVICE ESPECIALIZADO
• mecánica
• repuestos
• electricidad
• chapa
Renault
REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

UNA MANO rinde por 3
PINTANDO CON LA MAGICA TAZATERMICA "Colpint"
AJUSTABLE A TODO SOPLETE DE PERNOS
Evita el Thinner en un 85% ya que el calor fluidifica la pintura. 2 manos con ésta "TAZATERMICA" y "su coche pintado" con una película dura y brillante.
Debido a la temperatura rechaza la humedad.
Fab. "PINTCOL" S.R.L. Hudson 570
V. Maipú S. Martín - 755 - 2795

Peugeot
Peugeot Citroën
REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION IMPORTACION
establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
Talleres CABELLO 3363
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As. T. E. 71-3952 y 72-7957

cinturones de seguridad salvex
RECONQUISTA 513 - 5° p. 31-4663

https://argentoteca.blogspot.com

BOMBA ELECTRICA

para NAFTA TREMARCH de 12 y 6 V.

PARA TODO AUTOMOTOR

SIAM MORRIS - WOLSELEY - RILEY

y aplicable a toda marca. Arranque perfecto en frío, regularidad en la marcha en los días de más calor.

es un producto

TREMARCH S.R.L. ALCARAZ 4815 - 67 - 6731

ESCUDOS INTERNACIONALES

de AUTO CLUBS – inalterables

Precios incompetibles Descuentos especiales a revendedores y casas de accesorios

Un detalle de buen gusto en su automóvil.

CASA ELIPE

SARMIENTO 1836 45-2595 y 40-1591 Bs. As.

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín

por

Casa CIVIL

IKA

Taller: El Cano 3626,

Ventas: Av. Forest 1184 - 54-5338

Disponemos de amplio stock de repuestos IKA

PARRILLA SPIEDO

"GAUCHITA" M. R.

"la parrilla que va en coche"...

IDEAL PARA REGALOS

VIAJES, FIN DE SEMANA, JARDIN, PATIO

Pat. Nº 131.785

INDUSTRIA ARGENTINA

FACILMENTE TRANSPORTABLE

Alto: 0.73 cm.
Diámetro: 0.51 cm.

FABRICA Y DISTRIBUYE

GAUCHITA

CHACABUCO 380 5º p. Bs.As.

ZONA DISPONIBLE PARA REPRESENTANTE

CORREO PARABRISAS

nafta especial. Vale decir: cuanto mayor es la compresión, más potencia desarrollará el motor, pero el factor limitante es siempre la mayor o menor proclividad al pistoneo o detonancia. La nafta especial la resiste mejor que la común, de ahí que pueda admitirse una mayor compresión con su empleo.

2) El embrague debe estar apretado hasta que liberen el disco y el plato, y no más; el acelerador a medio apretar. En el momento de la salida, se desembraga, se acelera y simultáneamente se marca el cronómetro.

3) No, señor; una transmisión automática de tres velocidades tiene solamente esas tres, pero lo que ocurre es que, siendo hidroneumático el acoplamiento entre el motor y la caja propiamente dicha, éste resbala, pudiendo entonces llegar a girar hasta más de dos veces por cada giro del eje de fuerza de la caja, es decir, la "relación de acoplamiento" puede llegar a 2 ó 2,2 a 1. Entonces, si en la primera tenemos una relación de caja de 3 a 1, observaremos que, al arrancar, la turbina gira mucho, tanto como 2 veces lo que la entrada de la caja; entonces, la relación entre el motor y el eje de salida de la caja será $3 \times 2 = 6$ a 1, pero cuando el coche cobre velocidad, la turbina resbalará menos, llegando eventualmente a girar casi tan rápido como el eje de entrada; entonces la relación entre el motor y la salida de la caja será de *casi* 2 a 1 (nunca llega exactamente porque la turbina siempre tiene algún resbalamiento: hay algunas transmisiones automáticas, especialmente la Ultramatic de Packard, que tienen la velocidad alta directa, con acoplamiento mecánico, para evitar ese resbalamiento).

CASA "AARON"

COMPRA Y VENTA DE REPUESTOS PARA AUTOMOTORES NUEVOS Y USADOS

Especialidad en motores y cigüeñales en todas las marcas y modelos

EXISTENCIA REPUESTOS RASTROJERO

HUMBOLDT 170 - Bs. As. - Tel. 55-2621

SILENCIADORES

Marlit

CAÑOS de ESCAPE

CERVIÑO 3767

PALIQUE 436/68

T. E. 54-0303

HERRERA 582

T. E. 21-4075

COLOCACION EN EL ACTO

TELETRANSISTOR **FEOLE**

CONTRA ROBO

CONTRA ASALTO

PARA EL AUTO

PARA EL HOGAR

TELETRANSISTOR FEOLE

SEGURO ELECTRONICO A TRANSISTOR

CENTINELA ELECTRONICO INSOBORNABLE

Fabricante: **Telecontroles FEOLE**

REPUBLIQUETAS 4280 - T.E. 52-7327 - Bs. As.

Agencia de colocación: Automotriz Plaza de Mayo

Playa estac. 9 de Julio (SUBSUELO)

Para SIAM DI TELLA S.A.M.Y.A. Automotores

ECUADOR 1460/66 - T. E. 83-5186

ELECTRA ALARMA - Laprida 533 - Rosario

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES

NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

RADIOS - CALEFACTORES - FAROS - BUSCA - HUELLAS - BARANDAS
CORTINAS - VISERAS - ALETAS DE VENTILACION - SOPORTES DE PARAGOLPES
TRABEX - TAPIZADOS ETC.

JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864

Realización EDDIE pub. 32-1424

https://argentoteca.blogspot.com

SERVICE ESPECIALIZADO
RENAULT
MECANICA - REPUESTOS
ELECTRICIDAD
Nuevos y modernísimos sistemas de
DOBLE SUSPENSION
Para su DAUPHINE o GORDINI Una efectiva y económica solución de sus problemas.
FRANCISCO RODRIGUEZ
Juan B. Alberdi 124
T.E. 90-2932

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO
EVITE CALENTAMIENTO Y CONSUMO
Abar M.
Tubos de escape
comunes y especiales
Fiat 600
Peugeot 403-404
mario s.r.l.
CERVIÑO 3702 esq. Ugarteche
71-5201 - Buenos Aires

JOSE ex socio de C.A.R.B.A.
CARROCERIAS
BARBAGALLO
• GUARDABARROS
• FRENTES
• CABINAS
NACIONALES E IMPORTADOS
Av. JUAN B. JUSTO 3000
(a 2 cuadras de Warnes al 1100)
Tel. 55-0158

CORREO PARABRISAS

4) Lo que usted dice puede hacerse, pero no tiene nada que ver con su hipótesis sobre las tres o cinco marchas. Cuando se intenta lograr la máxima aceleración de un coche con transmisión automática es muy usual arrancar en Lo para pasar después a Dr.

FIAT 600

En PARABRISAS 28, pág. 32/34, en "¿Puede Ud. comprar un auto?" se dice que no hay cifras-promedio de costos de mantenimiento. Es verdad, pero creo que será útil mi experiencia, pues desde hace dos años he llevado un minucioso detalle de los gastos que he tenido... Para ello uso unos cuadernillos impresos que distribuye Shell de Uruguay ("Manual del Automovilista"). Mi coche es un Fiat 600B (633 c.c.), última serie; la diferencia con el "750" es muy escasa.

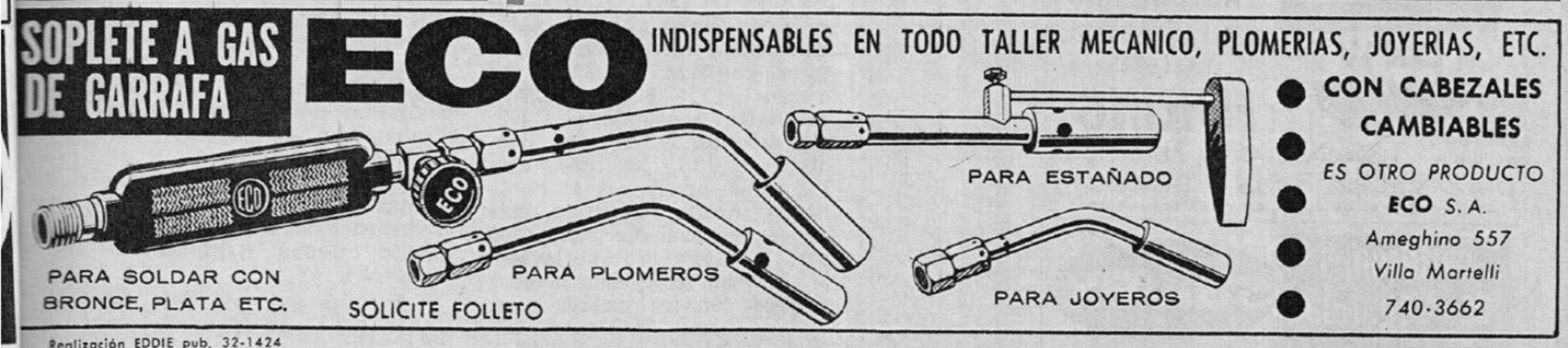
Detallo además algunos problemas y soluciones:

PARTE ELECTRICA: Me costó tres juegos de platinos y otros tantos de bujías, aprender que todo el problema radicaba en la puesta a punto con máquina especial. La lámpara no es eficaz.

REFRIGERACION: Punto delicado con mucho 750. En la primera serie hubo problemas de radiador, después la fábrica cambió de proveedor y la cosa mejoró, aunque no del todo. He visto varios 750 parados en la ruta; solución, para permitirles proseguir, hay que poner en posición correcta la "tijera" que abre el termostato, porque cuando llega a 180° de apertura se suele dar vuelta hacia afuera y queda trabada; por consiguiente el termostato se cierra y la refrigeración es insuficiente. Los "service" Fiat uruguayos acostumbran aproximadamente 10 centímetros de varilla al brazo más largo de la

EMPORIO IKA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
LINEA COMPLETA
Visítenos y comprobará nuestros precios y esmerada atención
FILGUEIRA & CIA.
S. R. L.
MONTENEGRO 102 - Bs. As.
(100 m. de Warnes y Dorrego)

PARAGOLPES CROMADOS
DEFENSAS PROTECTORAS
UÑAS CROMADAS Y
PARA TOPES DE GOMA
VENTILETES
BRONCE
CROMADO
para puertas
UNA LINEA
COMPLETA DE
COLAS
CROMADAS
PARA CAÑOS
DE ESCAPE
Y... TODO ACCESORIO QUE UD. NECESITE PARA SU AUTOMOTOR
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 Cap. Fed.
CROMOSOL
AL INTERIOR REMITIMOS FOLLETOS E INFORMES DE QUIEN PROVEE NUESTROS ARTICULOS EN SU LOCALIDAD



Realización EDDIE pub. 32-1424

https://argentoteca.blogspot.com

FABRICANTES DE ALFOMBRAS
Y ACCESORIOS DE GOMA
PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.
UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS
DE CARLO
IKA
FIAT
AUTO UNION
Ford
CHEVROLET
ISARD
STUDEBAKER
NSU
Peugeot
● ALFOMBRAS originales para cada vehículo
● ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
● SILENTBLOCKS
● JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
● PATAS de MOTOR
● GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA
y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.
M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial
ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
VARELA 949 - Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

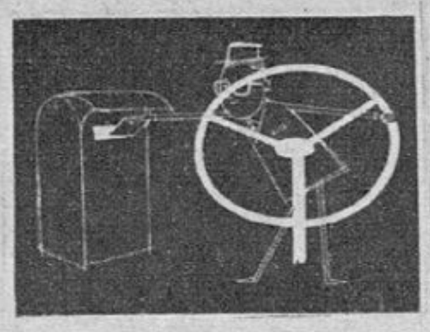
LAU · LAU · LAU · LAU · LAU
LAU
UNICO SEGURO PERFECTO CONTRA ROBO DE AUTOS
INFORMES Y COLOCACION
BELGRANO 3030
T. E. 97-5455
LAU · LAU · LAU · LAU · LAU

MAS POTENCIA EN SU
Peugeot
403
con el colector de admisión
A-G
Permite elevar la potencia en 13 HP. a su motor, lo que equivale a darle más pique y 20 km. más.
ALBERTO GOMEZ y Cía. S.R.L.
Ugarteche 3268/70 - Tel. 71-6858

AUTO UNION
DKW
25 AÑOS AL SERVICIO DEL DKW
SERVICIO AUTORIZADO
VENTA DE REPUESTOS
TALLERES
FEHLING
ESPECIALISTAS EN AFINACION
DIAZ VELEZ 4335 - 88-0227
Al gremio precios especiales en repuestos

cinturones de seguridad
salvex
RECONQUISTA 513 - 5° p. - 31-4663

Realización EDDIE pub. 32-1424



CORREO PARABRISAS

tijera; de esta forma aseguran que no se dé vuelta y siempre el termostato queda a medio cerrar, que es mejor que eliminarlo por completo como hacen algunos.

SUSPENSION: Sin problemas hasta los 42.000 km., en que tuve que recargar los amortiguadores (RIV originales) y ahora siguen bien.

CARROCERIA: Sin problemas. A los 35.000 km. modifiqué la posición original de las trabas de los picaportes, para eliminar la vibración de las puertas.

MOTOR: Perfecto; a los 46 mil kilómetros sigue sin gastar una gota de aceite. Hasta los 35.000 usé Esso Multigrado, después Supermóvil 30 HD, sin detergentes; cambios cada 2.500 km., cartucho de filtro cada 5.000. No he usado aditivos de ninguna clase. A los 40.000 km. hice colocar un caño de expurgue de gases en la tapa de válvulas (como trae el 750) y noto el andar más suave. Además conservo limpio el carburador más tiempo.

ENGRASE: General con Molykote cada 20.000 km., únicamente.

OTROS DATOS: He tenido que cambiar los manchones de las ruedas traseras, por rotura (atribuible a los "piques"). Los rulemanes del palier se "picaron". A los 35.000 km. se cambió la cadena de transmisión (¿distribución? N. de R.) por desgaste normal. A los 40.000 km., se cambió rulemán de dínamo, como medida preventiva y no por rotura. La batería duró 20 meses y espero que los neumáticos lleguen a 60.000 km., rotando los cinco cada 10.000 km. El único aditivo que uso es Limoal en el radiador, y hace 6 meses que el agua se conserva limpia.

SERGIO BRODSKY, Capital Federal.

COSTOS DE MANTENIMIENTO DEL 1/3/61 AL 28/2/62: 1er. año de vida: Kilómetros recorridos, 25.154; promedio diario, 68,91 km.; mensual, 1762,8 km. Litros de nafta consumidos, 1.195; 2/3 especial, 1/3 común. Rendimiento, 13,13 km/litro. Costo, según precio actual de la nafta. Aceite: 28 litros, más un engrase con Molykote (500 pesos). Servicio y lavado, $ 3.035, no incluyendo lavados caseros. Service incluye cambios de filtros de aire y aceite, limpieza de carburador, platinos y bujías, revisión de frenos, embrague, etc., efectuados cada dos meses.

Neumáticos, $ 220 (pinchaduras). Reparaciones, $ 5.511. Patente, Capital, $ 6.500. transferencia, $ 3.832. Seguro, $ 12.000. El 65 % del recorrido se efectuó en ciudad. Con costos de nafta y aceite vigentes cuando escribió (marzo de 1963) nuestro lector llegó a un costo-kilómetro de $ 1,886, pero esta cifra no incluye depreciación ni pérdida de réditos por capital invertido, ni tampoco hace ninguna previsión para desgastes de neumáticos, motor, etc.

Del 1/3/62 al 20/2/63 las cifras son aproximadamente iguales; usó nafta especial al 100 %, recorrió 57,34 km. por día, y tuvo $ 15.680 en reparaciones, aumentando también su seguro (no explica por qué) a $ 18.932. En cambio patentó en la provincia de Buenos Aires y redujo el costo a $ 2.190; su costo por kilómetro ascendió entonces a $ 2,783.

Agradecemos mucho al señor Brodsky su atenta y detallada carta, tan distinta del usual y plañidero "Mi auto hace un ruidito. ¿Qué será?". También nos gustó que fuera escrita a máquina...; muchas cartas requieren el concurso especializado de un egiptólogo para su dilucidación. No todos tienen acceso a máquina de escribir, pero por lo menos ¡escriban con buena letra!

En cuanto a la planilla de costos de mantenimiento, es interesante, pero un poco parcial en el aspecto que, por ejemplo, el costo de "transferencia" se carga solamente a un año, cuando en realidad corresponde distribuirlo sobre la cantidad de años que se piensa retener el vehículo. Lo mismo vale para la depreciación, que nuestro lector no considera, y para el lucro cesante sobre capital invertido. Además, como hemos señalado, no hay reserva para reparaciones por rotura o desgaste. No obstante, las cifras actualizadas con el precio de los combustibles al momento que se publique esta carta y su contestación, pueden ser utilísimas para nuestros lectores interesados en un cálculo de cuánto cuesta mantener un auto.

Para una guía general, podemos decir que las empresas

https://argentoteca.blogspot.com

¡SERVICIO EXTRA!...

ESSO EXTRA

en su Esso SERVICENTRO

¡Está en todo!... Es el cordial operador de su ESSO SERVICENTRO; un hombre que conoce bien su automotor y que siempre le proporciona combustibles y lubricantes de **calidad extra.** Además, para su comodidad, neumáticos, baterías y accesorios de la famosa línea ATLAS, con respaldo de calidad Esso.

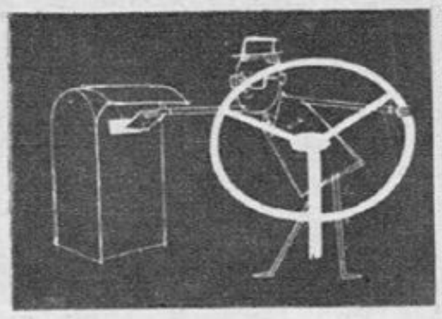
Así, su ESSO SERVICENTRO le brinda **SERVICIO EXTRA,** para que usted...

¡Viaje contento... viaje con Esso!

VEA **"EL REPORTER ESSO"** POR CANAL 11, TODOS LOS DIAS, A LAS 23 HS. (DOMINGOS, A LAS 22 HS.)

https://argentoteca.blogspot.com

CAJAS METALICAS
PARA HERRAMIENTAS
12 Modelos distintos
BIDONES
SEGURIT MORWIN
Para 10 ó 20 litros de combustible
Productos fabricados por:
TALLERES METALURGICOS
MORWIN S.A.
VENTAS:
VIAMONTE 1546 - TEL. 46-1027/9061
SUCURSALES
ROSARIO: CORDOBA 836 4º p - TEL. 43427/44198
CORDOBA: RIVERA INDARTE 428 - TEL. 20871
MENDOZA: ESPEJO 167 4º p.



CORREO PARABRISAS

que recompensan por gastos a empleados que usan para el servicio de la compañía vehículos de su propiedad particular, lo están haciendo a razón de unos $ 6 a $ 7 por kilómetro recorrido.

SKODA

Tengo un auto Skoda '47, muy práctico y económico... ¿Pueden indicarme quién los distribuye en Buenos Aires?
Skodista Villanense, V. Ana, S.F.

No tenemos información sobre distribuidores o existencia de repuestos de esta marca. ¿Alguien puede dilucidar esta incógnita?

STUDEBAKER VORAZ

1) ¿Por qué tengo que agregarle un litro de aceite cada 1.000 km. a mi pick-up Studebaker?

2) ¿Por qué se ahoga continuamente a pesar de estar todo perfectamente en orden? —carburador, bomba de nafta, filtros, etc.)

3) ¿Conviene sacar gicleurs de alta, para que funcione mejor?

4) ¿Cuál será la velocidad que puede dar esta máquina?

5) ¿Qué velocidad puede desarrollar una cupé Mercury '47, en perfecto estado?
Un lector de PARABRISAS, sin dirección.

1) Habría que ver si el ablande se hizo correctamente. Tal vez tenga un aro roto. O tal vez esté obturado el respiradero del cárter.

2) Si todo está en perfecto orden no puede ahogarse. Revise otra vez, especialmente el nivel del flotador del carburador. Inversamente, si se ahoga no está todo en perfecto orden.

3) No entendemos esta pregunta.

4) Pronto podremos contestar esta pregunta.

5 A grosso modo, 135.

VALIENTE UBICUO

1) En PARABRISAS 27, "Características", el Valiant figura en la sección Chrysler. En el siguiente número, figura el Valiant V.200 entre los Plymouth... Hace tiempo que no oigo hablar de los últimos modelos De Soto. ¿Es que no se fabrican más?

2) ¿Dónde se puede adquirir el Gran Sport 1963 del Omega Gran Turismo? ¿En el Zoo?

3) En el mismo número, cuando publicaron la nota sobre los antiguos tranvías de Córdoba, éstos habían sido puestos fuera de servicio... Además se están tomando medidas para paliar el problema del motociclismo...
L.A.M., Haedo, P.B.A.

1) En nuestro país, el Valiant es fabricado por Chrysler Argentina-Fevre y Basset, pero en EE.UU. su distribución corre a cargo de los concesionarios Plymouth. De ahí la confusión. En realidad no tiene ninguna importancia, por supuesto.

2) Para información sobre el Omega Gran Turismo, recurra a cualquier concesionario de la marca.

3) Debido a lo que demora la impresión de PARABRISAS, la nota apareció después de producirse las circunstancias a que alude nuestro lector.

RENAULT 51

Tengo un Renault '51. Se desarmó el motor y se cambiaron aros, ya que según el mecánico, no necesitaba más. Dejó de consumir aceite, pero lo ennegrece a los 1.000 km. Daba 85/90 km., ahora no pasa los 80. En esas condiciones ¿puedo crucerearlo a 70?

Estimo que debo hacerle un ajuste de motor (hace 15.000 km. que cambié aros) para dejarlo en condiciones, porque no logro afinarlo (el motor pierde velocidad o se para al oprimir el embrague); la primera es muy corta, pero si pongo la segunda, tironea; la tercera también.
LUIS CELADA, Olivos, P.B.A.

Evidentemente es cuestión de ajuste, pero no podemos adivinar hasta qué punto es necesario ajustar. Por lo pronto, parecería que necesita una afinación de válvulas (de ahí la dificultad en regular).

Por el manual que nos prestó, rogamos nos llame al 32-6605 hasta las 14 hs., para concertar su devolución.

BUJIA EMPASTADA

¿Por qué empastan bujías los motores como el Sachs o Puma? ¿Se debe a un problema de carburación o puede ser por fuera de punto?
RICARDO I, La Plata.

Las bujías se empastan cuando se concentra tanto

https://argentoteca.blogspot.com

aceite en el culote que los electrodos entran en corto circuito. Ocurre en motores de dos o cuatro tiempos, más frecuentemente en los primeros debido al porcentaje de aceite que se incluye en el combustible. La causa más frecuente de empastamiento es que la bujía no sea del grado térmico adecuado. Cuando la bujía es muy "fría" no alcanza a quemar los residuos carbonosos y éstos van acumulándose en el culote. En un motor de dos tiempos, el estado de fuera de punto (carburación o encendido) puede también en algunos casos ser un factor contribuyente de empastamiento.

DINARG

1) ¿Qué quiere decir DINARG?

2) ¿Qué velocidad desarrolla dicho automóvil?

3) ¿Cuál es el precio del mismo?

4) ¿Qué dirección tiene la fábrica en Córdoba?

5) ¿Es el automóvil más chico de fabricación nacional?

6) ¿Quién lo vende en Capital Federal? ¿Concesionario más próximo a ésta?

7) ¿Quién vende en Buenos Aires los tensores que se le colocan a los Dauphine?

8) Un concesionario de N.S.U. me manifestó que ya está por salir del mercado en nuestro país el Prinz IV. ¿Qué características tiene?

JUAN H. KOLARIK, Concordia, E.R.

1) Dinámica Argentina, Sociedad Anónima.

2) 82 km/hora.

3) No tenemos datos actuales. Escriba a la fábrica.

4) Humberto 1º 657, Córdoba.

5) Y, más chico, difícil, ¿no?

6) No sabemos si la fábrica tiene ya establecidas sus concesionarias.

7) No tenemos información.

8 En el Suplemento de PARABRISAS 26 apareció una foto del Prinz IV; en las planillas de especificaciones del Nº 28, los datos del coche. Hemos visto dos o tres Prinz IV por calles de Buenos Aires. pero la fábrica nada ha dicho sobre posibilidades de expansión de su producción.

CAÑO DIRECTO

Compré un Peugeot 403 nuevo. A los 3.000 km. le saqué el primer silenciador, pues de fábrica viene con dos. Le puse un caño directo y luego de un viaje de 800 kilómetros (a 100-110 con 4 pasajeros) he quemado una válvula de escape. ¿Puede ser por la supresión del silenciador o será otro desperfecto no relacionado? Uso nafta especial y Kelube.

¿Cómo está la plaza de repuestos M.G. '47? ¿Se consiguen?

Espero que me contesten más o menos rápido, porque la última vez me tuve que pasar tres meses con el Chevrolet fallando, y era nada más que una válvula quemada, como dijeron ustedes...

JOAQUÍN, Capital Federal.

Muy posiblemente se le haya quemado la válvula por usar el caño de escape con un solo silenciador; pero también podría ser por otra causa, fuera de punto en el aspecto eléctrico o alimentario.

En general, los repuestos se consiguen, aunque no sin alguna demora. En la calle Cabildo al 900, de Capital, hay una casa que se especializa en la venta de repuestos para coches ingleses.

Por favor, no escriban con la esperanza de una contestacin rápida. Nosotros, como Periquita. hacemos lo que podemos, pero no nos es posible contestar rápidamente. Si usted esperó solamente tres meses. tuvo bastante suerte. Otros han esperado un año. Muchas cartas no son contestadas por falta de espacio.

CAJA DELAGE

Tengo una Delage '47. de 8 cilindros, 120 H.P. a 4.000 r.p.m., caja electromagnética. Como la caja tiene defectos y desgastes propios de su vejez, desearía me indicaran qué caja puedo usar en lugar de ésta...

LUIS GIGENA, Villa Giardino, Córdoba.

No tenemos información concreta, pero pensamos que se podrá adaptar cualquier caja de coche norteamericano, aunque tendría entonces tres velocidades en lugar de cuatro. Alternativamente, una caja Jaguar, pero éstas son muy caras y difíciles de conseguir. Tal vez algún lector pueda ayudar al Sr. Gigena.

CRUCEREANDO AVANTI

¿Qué velocidad de crucero tiene el Studebaker Avanti?

Firma ilegible.

180-200 kilómetros por hora.

FORD CANSADO

Tenemos en esta redacción un sobre cerrado, firmado por el señor Juan Manuel A. de la Vega, Taller Mecánico, para el señor Víctor Torrab, de Capital Federal, cuya carta apareció en PARABRISAS 24 con el título "Ford Cansado". El señor Torrab puede pasar a retirarlo a esta redacción, de lunes a viernes, de 9 a 14 horas.

https://argentoteca.blogspot.com

AHORA

SE FABRICAN EN EL PAIS

2 PRODUCTOS FAMOSOS

THOMPSON RAMCO ARGENTINA S.A.I.C.F.
YA ESTA PRODUCIENDO, EN LA MODERNA PLANTA DE
CORDOBA, LOS MUNDIALMENTE FAMOSOS

AROS DE PISTON
RAMCO
FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY
CORPORATION INC. DE U.S.A.

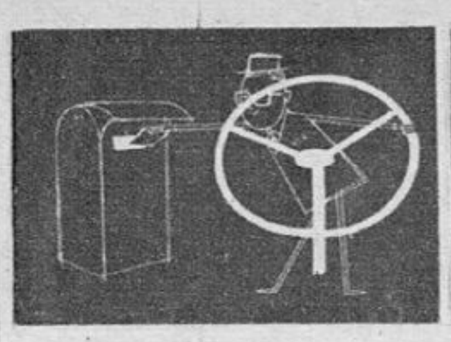
y
VALVULAS
Thompson
FABRICADAS BAJO LICENCIA DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. DE U.S.A.

LA MEJOR MATERIA PRIMA, PROCESOS ORIGINALES Y
LA SUPERVISION DE TECNICOS NORTEAMERICANOS.

AROS DE PISTON RAMCO
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

VALVULAS THOMPSON
DISTRIBUIDORES

GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR



CORREO PARABRISAS

MAREMOTO

Ante la persistente ola más que ola, ya es un marenoto) de robos de automóviles, y la persistente pero ineficaz tarea de las autoridades policiales por reprimirla, cumplo en hacer llegar una sugestión... Se habla mucho de Registro de Propiedad del Automotor (inscripción del automotor mediante escritura pública, con registro de dominio, tipo inmuebles). La idea goza de unánime aprobación en principio, pero no se ha realizado por lo elevado del impuesto fiscal a la transferencia de automotores.

Las autoridades parecen no haber contemplado varios factores locales, como: a) modalidad argentina de cambiar constantemente de automóvil; ello hace que nadie piense en hacer tal erogación si no tendrá el coche más que unos meses, pues ya en el mismo momento de comprarlo piensa en su reventa; b) anacrónico concepto de que el automóvil es un lujo y quien lo compra tiene dinero en abundancia. Dejando de lado las penurias que debe afrontar para pagar las cuotas y su nada módico interés, el argentino moderno, emprendedor, ambicioso y productivo necesita forzosamente un medio de movilidad que le permita desarrollar actividades permanentemente contrareloj. Según datos de IKA, hay 45.000 estancieras en la calle. ¿Son de lujo? ¿No es injusto aplicar una tasa tan elevada a una herramienta de trabajo por el solo hecho de tener la propiedad a su nombre?; c) la arbitraria escala basada en que de dos automóviles de igual año y aproximadamente el mismo peso, pagan igual sin tener en cuenta precio, detalles de lujo, etc.; d) al gran esfuerzo que debe realizar el hombre medio para poder adquirir el bien en cuestión, debe agregarse otro para poder gozar del elemental derecho de que el Estado ler econozca la propiedad de lo que ha adquirido.

Mis propuestas son éstas:

1) Derogar o reducir a su más mínima expresión, el impuesto a la transferencia de automóviles.

2) Confeccionar una escala actualizada que contemple el costo y/o el uso que el propietario dará al automotor.

3) Decretar una amnistía general y suprimer temporariamente el impuesto en cuestión, con el fin de que los propietarios de automotores se acojan a los beneficios del Registro mencionado (claro que no sería más que un paliativo temporario, unas vacaciones para los ladrones, ya que pronto volveríamos a las de antes...).

JOSÉ HORACIO MARTÍNEZ TOSAR, Capital Federal.

ROAD TEST
del Chevrolet 400 en
Parabrisas 33
que aparece el jueves
18 de julio

En su interesante carta, el señor Tosar empieza con un error de concepto: el Registro de Propiedad no está paralizado "por lo elevado del impuesto", ya que este impuesto, más que elevado, inicuo, se cobra en la actualidad en cualquier operación de compra de automotor, nuevo o usado, aún no estando en funcionamiento el Registro. Una cosa no tiene, a los efectos prácticos, nada que ver con la otra.

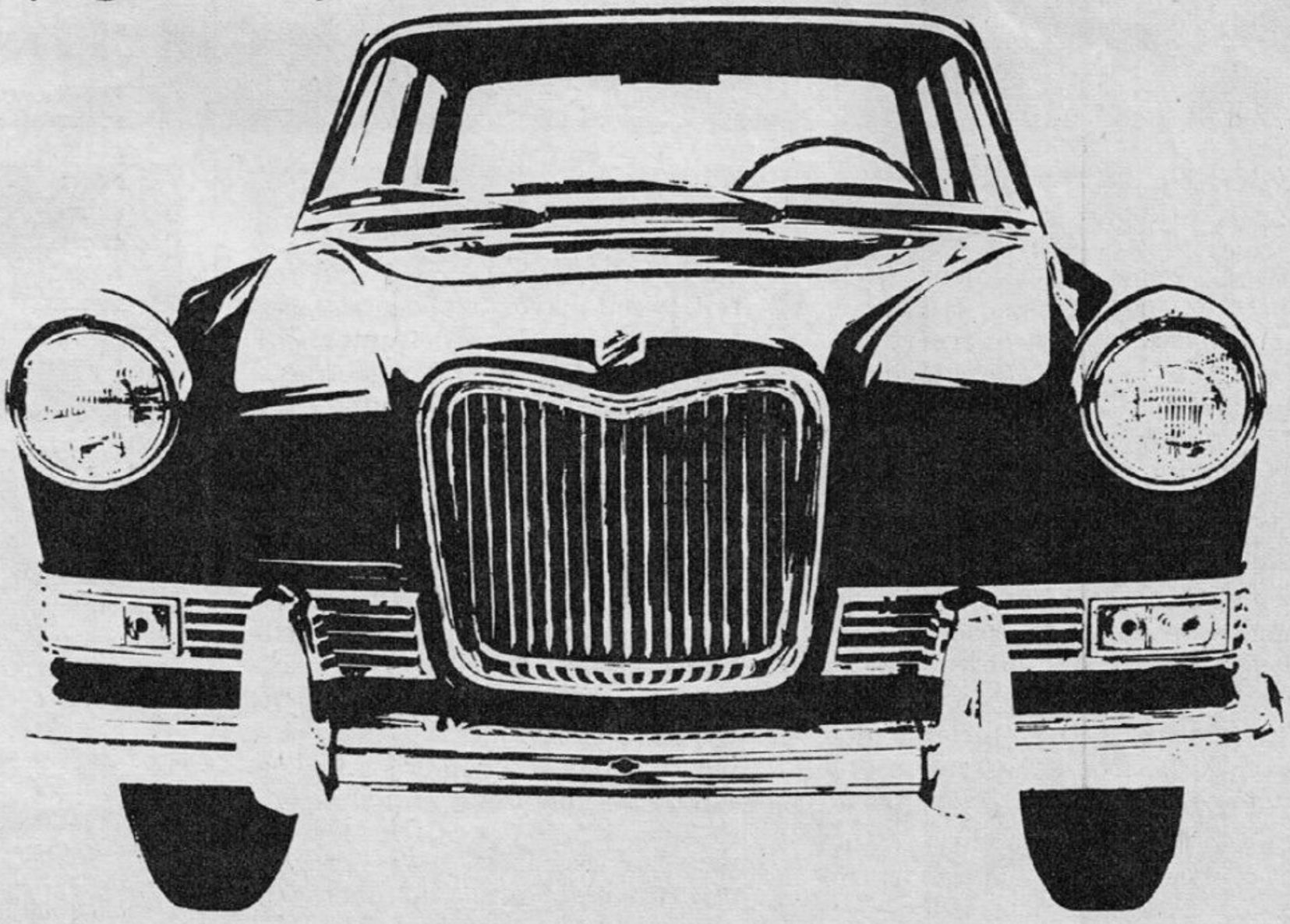
El Registro ha chocado con problemas "de adentro" más que de afuera, incluso con planteos del tipo "avasallamiento del federalismo" que, a nuestro juicio, son bastante ridículos. Es una lástima; esperamos que no todo se haya perdido, porque siempre apoyamos la idea del Registro como una contribución más en la lucha contra el ladrón.

Estamos completamnete de acuerdo con las opiniones del señor Tosar en cuanto al impuesto a la transferencia. Cuesta doce mil pesos transferir una microcoupé..., pero por la misma plata se puede hacer una operación correspondiente a un auto de medio millón de pesos (la "primera categoría" alcanza a vehículos de hasta 1.150 kilos de peso...). Ya cobran en impuestos varios la mitad del valor del auto; ¿por qué mojar sobre lo llovido con estos doce mil pesos que a la Nación, poco le pueden hacer, y al ciudadano irritan fuera de la medida de su importancia?

https://argentoteca.blogspot.com

ENTREGA INMEDIATA

PLANES UNICOS DE FINANCIACION largos plazos, bajo interés y ahora con entrega inmediata! óptima tasación por su unidad usada. Asi vende Guidi S. A. el extraordinario DI TELLA 1500 el coche que se paga solo por economía de consumo.



GUIDI sa

AV. GRAL. RODRIGUEZ 8569 L. DE ZAMORA T. E. 243/2352/0756/5147

SOLICITE VENDEDOR SABADO Y DOMINGO ABIERTO

https://argentoteca.blogspot.com

CORRE EL DI TELLA

El Di Tella 1500, objeto de la prueba de 1000 horas en la Ciudad, tiene ya 4500 kilómetros recorridos. El plan de trabajos, presentado por PARABRISAS y aprobado por Siam Di Tella Automotores, se está cumpliendo con matemática precisión.

El equipo técnico de PARABRISAS, de acuerdo con lo programado, sometió al automóvil a una serie de pruebas de laboratorio, que se repetirán al final del recorrido, con el fin de establecer las diferencias surgidas durante el mismo.

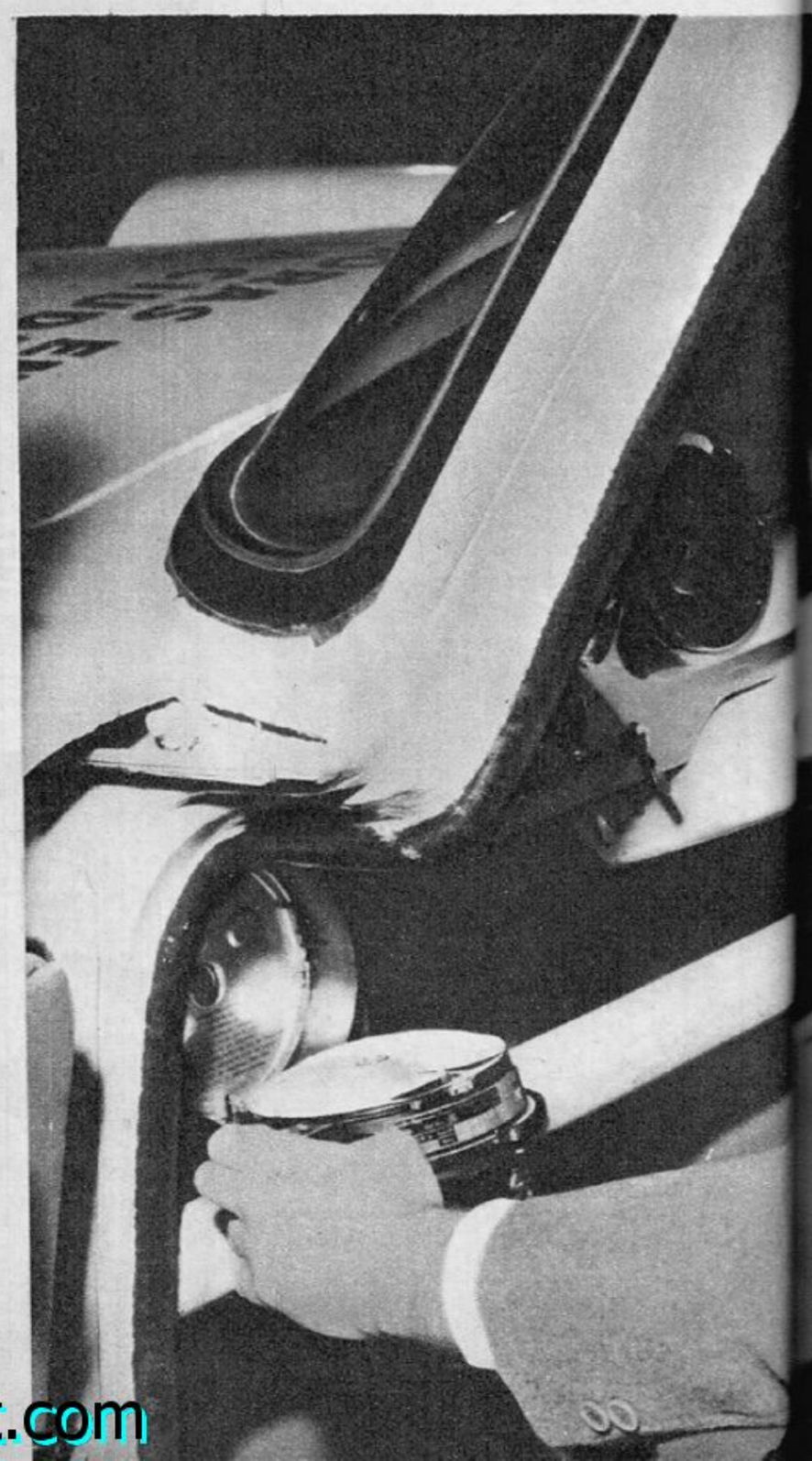
Los ajustes finales hicieron que las pruebas a que fue sometido el automóvil fueran las siguientes:

1. — Prueba de potencia.
2. — Prueba de compresómetro.
3. — Fatiga de suspensión.
4. — Alineación de la dirección.
5. — Desgaste de cubiertas.
6. — Ruidos de transmisión.
7. — Ruidos interiores.

Por consideraciones de orden técnico, la programada prueba de aceleración fue reemplazada por otra que, a criterio de los organizadores, refleja con mayor fidelidad las prestaciones específicas del automóvil. Nos referimos al dinamómetro de rueda, en este caso un equipo Clayton, cedido gentilmente para el uso de PARABRISAS por la firma Viel Temperley y Victorica. Con este equipo y bajo la dirección de técnicos especializados se obtuvieron marcas de potencia efectiva en las ruedas traseras, efectuándose mediciones de 500 en 500 rpm.

El dinamómetro de rueda es tal vez el aparato más práctico para puesta a punto y comprobación del estado del motor de un automóvil, ya que expresa la potencia resultante en las ruedas tractoras y no necesita desmontaje del motor ni ningún tratamiento especial.

El Di Tella 1500 en prueba recorre 400 kilómetros por día, cada veinticuatro horas, desde el momento de la partida, que se realizó, de acuerdo con lo estipulado, en Plaza Once, a las 24 horas del día 18 de mayo de 1963. En el momento de la

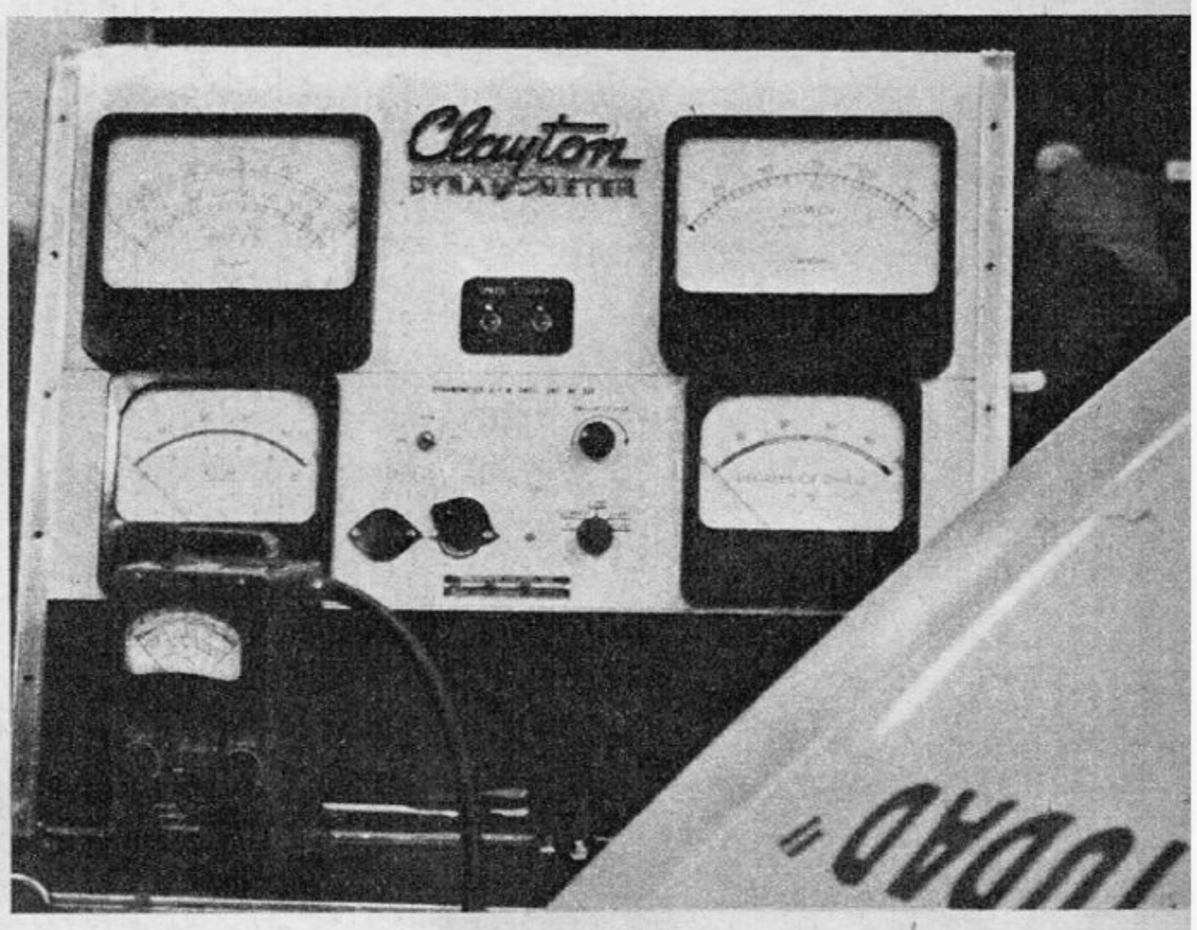


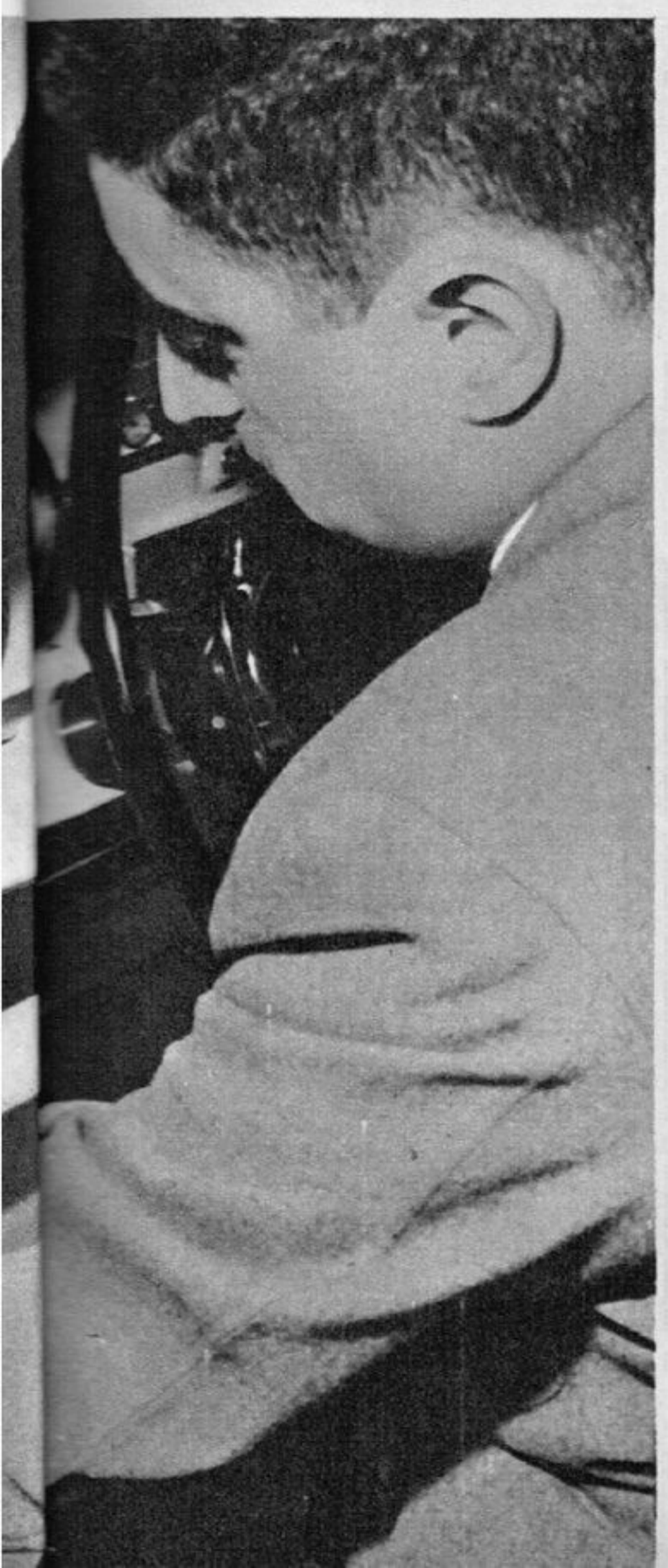
https://argentoteca.blogspot.com

1500

La prueba ciudadana organizada por nuestro equipo técnico será un valioso servicio para el usuario

Izquierda y arriba: últimas instrucciones a los primeros conductores, minutos antes de la 0 hora del día 19 de mayo. En estos momentos se inicia la prueba de las 1.000 Horas en la Ciudad. Derecha y abajo: el Di Tella sometido a pruebas de potencia en el dinamómetro Clayton de Viel Témperley y Victorica. En los diales se registran las potencias relacionadas con las rpm. del motor. Otra vista del Clayton, esta vez mostrando los rodillos en el piso, accionados por las ruedas del vehículo. Abajo, izquierda: el técnico de PARABRISAS coloca los discos registradores en el tacógrafo y pone en marcha el aparato.





https://argentoteca.blogspot.com

CORRE EL DI TELLA 1500

TABLA DE HORARIOS Y PASOS EN LAS 1000 HORAS

SALIDA (Bouchard y Paseo Colón)	00.00	04.00	08.00	12.00	16.00	20.00
RETIRO	00.05	04.05	08.05	12.05	16.05	20.05
PLAZA ITALIA	00.18	04.18	08.18	12.18	16.18	20.18
UGARTE Y MAIPU	00.36	04.36	08.36	12.36	16.36	20.36
PERU Y AVENIDA SANTA FE	00.44	04.44	08.44	12.44	16.44	20.44
UGARTE Y LIBERTADOR	00.56	04.56	08.56	12.56	16.56	20.56
LIBERTADOR Y MONROE	01.05	05.05	09.05	13.05	17.05	21.05
CABILDO Y CONGRESO	01.10	05.10	09.10	13.10	17.10	21.10
DORREGO Y CORDOBA	01.25	05.25	09.25	13.25	17.25	21.25
CORDOBA Y CERRITO	01.40	05.40	09.40	13.40	17.40	21.40
CORRIENTES Y JUAN B. JUSTO	02.05	06.05	10.05	14.05	18.05	22.05
JUAN B. JUSTO Y GRAL. PAZ	02.20	06.20	10.20	14.20	18.20	22.20
ONCE	02.47	06.47	10.47	14.47	18.47	22.47
SAN JUAN Y ENTRE RIOS	03.05	07.05	11.05	15.05	19.05	23.05
SAN JUAN Y BOEDO	03.10	07.10	11.10	15.10	19.10	23.10
CONSTITUCION	03.22	07.22	11.22	15.22	19.22	23.22
BDO. DE IRIGOYEN Y S. JUAN	03.27	07.25	11.27	15.27	19.27	23.27
PLAZA DE MAYO	03.40	07.40	11.40	15.40	19.40	23.40
AZOPARDO Y GARAY	03.45	07.45	11.45	15.45	19.45	23.45
LLEGADA (Bouchard y P. Colón)	03.50	07.50	11.50	15.50	19.50	23.50

partida estuvieron a la orden del día (de la noche) los comentarios jocosos por parte del en general alegre público porteño, y no faltó el señor fanático que insinuó si se podía seguir al automóvil durante la corrida.

En la opinión de la gente de PARABRISAS, ésta resultó una idea, si bien simpática, algo exagerada, y así lo expresaron. Creemos que el señor desistió de sus propósitos.

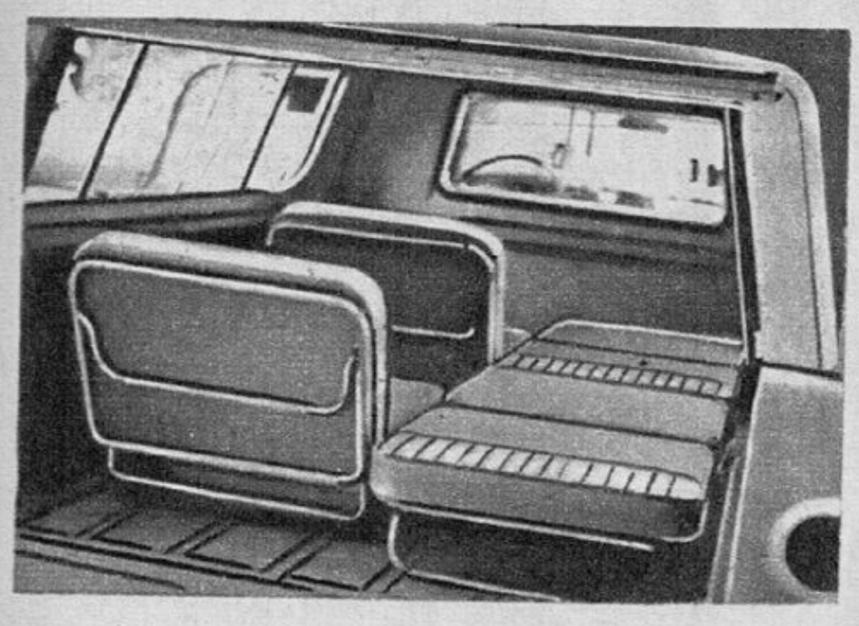
Durante los primeros días de la prueba fueron surgiendo los lógicos inconvenientes en cuanto a horarios y recorridos. La experiencia de esos primeros días permitió ajustar éstos a una correcta medida, quedando establecido el horario de paso del automóvil de acuerdo con los tiempos que aparecen en la tabla recuadrada.

Las impresiones recibidas por los conductores de la prueba son todas similares y pueden responder a la siguiente y escueta fórmula: sin novedad en el Di Tella. *

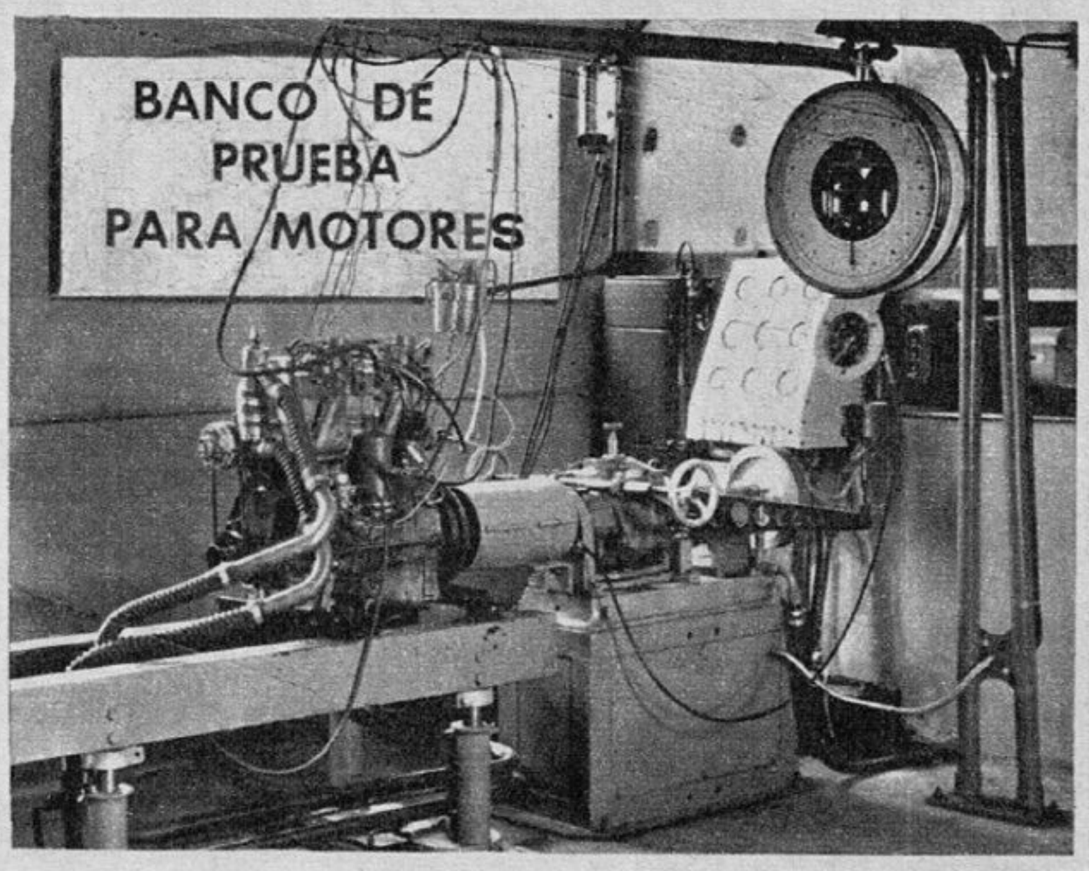
https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

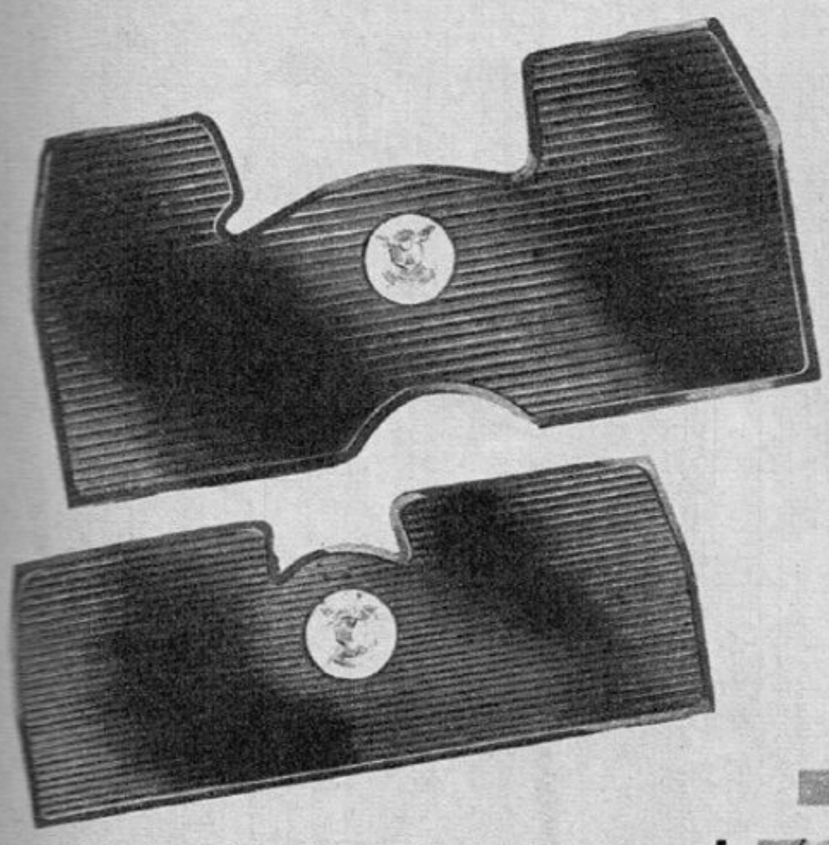
Eddie publicitaria 32-1424



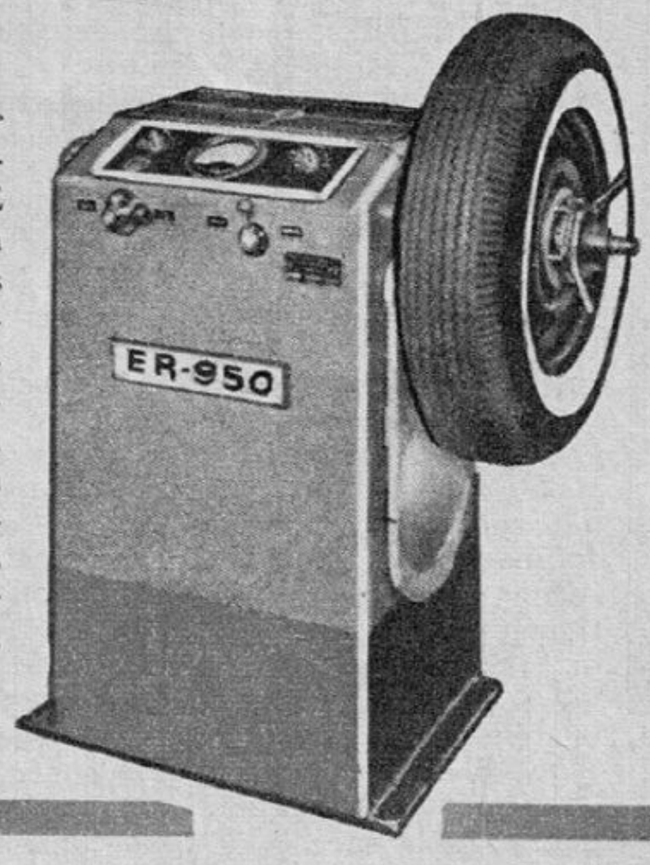
Aquí presentamos el nuevo ASIENTO-CAMA adaptable a todo tipo de automotor, pick-up, estanciera etc. Con un simple movimiento adopta cuatro posiciones: Asiento anatómico - El respaldo se vuelca hacia adelante - Todo el asiento se rebate - Se convierte en una cama perfectamente horizontal. También asientos reclinables (según dibujo) y para toda clase de vehículos el asiento que Ud. necesite.
Los fabricantes son MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L. de la calle San Blas 1375/79 (Alt. Av. San Martín 2700) Bs. As. y su teléfono 59-2026.



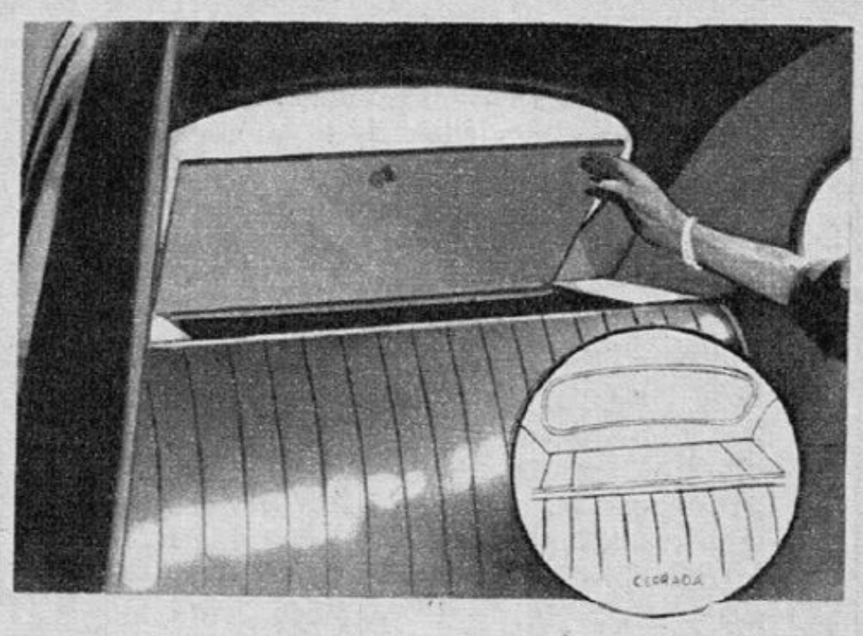
ALBERTO GOMEZ y Cía. S.R.L. de Ugarteche 3268/70, tel. 71-6858 y 72-1149, ha presentado con gran éxito, un banco de pruebas para motores, con los máximos adelantos técnicos. Pruebe Ud. su motor standard o de carrera y aproveche el servicio de ensayos que permite efectuar cambios para su MAYOR RENDIMIENTO.



EUROMEC S. R. L. de Alvarez Jonte 3878 - Bs. As., ha presentado su BALANCEADORA ELECTRONICA DE PRECISION. Esta moderna máquina balancea individualmente las 5 ruedas del auto en menos de una hora, en forma exacta y económica. Con ello se logra mayor estabilidad en la ruta, dirección suave y exacta, prolonga la vida de los neumáticos y evita vibraciones en la carrocería. También balancea volantes de cigüeñal, embragues automáticos y campanas de frenos. Puede solicitar turno al 67-0540. Esta casa hace precios especiales a talleres mecánicos.



PEUMAN Industrial y Comercial, fabricantes de alfombras y accesorios de goma para automotores, presenta este moderno juego de alfombras (delantero y trasero) para compactos (Ford Falcon, Chevrolet 400, Valiant, Rambler y coches grandes) se presenta en hermosos colores, negro, gris, azul, celeste, verde, rojo y escudo blanco en relieve. Este modelo, y la línea completa PEUMAN o ACONCAGUA, puede solicitarla en: Fac, Alsina 2799, S. R. L., Jujuy 51 - Casa Frank, Sarmiento 2053, Impacto S. A., Ecuador 577, Viamonte Goma, Viamonte 1524, Paraguay Goma, Paraguay 2634, Tagliani y Cía. Paraguay 1461, Bruno e hijos, D. Alvarez 186, Casa Subira, Vieytes 1437; Tique Goma, Warnes 912, La Goma de Warnes, Warnes 915, Casa Mateo, Warnes 921, Tres Lomas, Warnes 955, Yack Goma, Warnes 972, El Emporio de la Goma, Warnes 969, y en las casas del ramo y art. de goma de Capital, Gran Bs. As. e interior del país.



GANE ESPACIO EN SU

VOLKSWAGEN

CON LA ORIGINAL

BANDEJA PARA BAUL

EL ACCESORIO IDEAL PARA SU VOLKSWAGEN

SE COLOCA A PRESION!

INMENSA VARIEDAD DE COLORES

COLOCACION SIN CARGO

TAPICERIA **FEDRE** SAN JUAN 3854 - 97-1545

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL FIAT 1800 – 2300

La Fábrica Italiana de Automóviles Turín (FIAT), cubre con este producto las apetencias del mercado que prefiere los automóviles "grandes", y "grandes" en el sentido automovilístico-europeo de la palabra. Poniéndolo en circulación, la empresa completa, entonces, su línea de productos, que, a la sazón, abarca todas las categorías automovilísticas, es decir, desde el pequeño 500 c.c. hasta —eventualmente— los modelos que presentamos.

En los mismos, se continúa con la planificación industrial iniciada en el 1.300-1.500, o sea la de ofrecer dos opciones en cuanto a la cilindrada, y desde ya, a sus consecuencias.

Esto es, utilizando básicamente los mismos elementos mecánicos tanto en uno como en otro, pero —lógicamente— dotándolos de variantes estéticas que hacen no sólo a la diferenciación sino también a la jerarquía de cada producto. Así es como las respectivas trompas sufren leves modificaciones, variando principalmente el número de faroles —que bien pueden ser dos o cuatro— y la forma de la bagueta que transita el lateral de la carrocería desde una punta hasta la otra.

Ambos modelos se producen fundamentalmente como sedanes de cuatro puertas, pero, y también continuando con las características de Fiat, que deriva deportivamente a todos sus motores y carrocerías, el 1.800-2.300 se vende, asimismo, en versiones cupé, versiones que tienen como tema únicamente el modelo 2.300. De las dos, una fue denominada "S", significando con ello "sport".

En cambio, se construye también una "Station wagon", pero en este caso sobre la base de ambos modelos.

Originariamente, la derivación 2.300 se trataba de un 2.100, pero su cilindrada, y consecuentemente su potencia fueron aumentadas en vista de la poca diferencia habida con respecto al 1.800, la cual no justificaba, evidentemente, la variación de precio que esa modiifcación imponía.

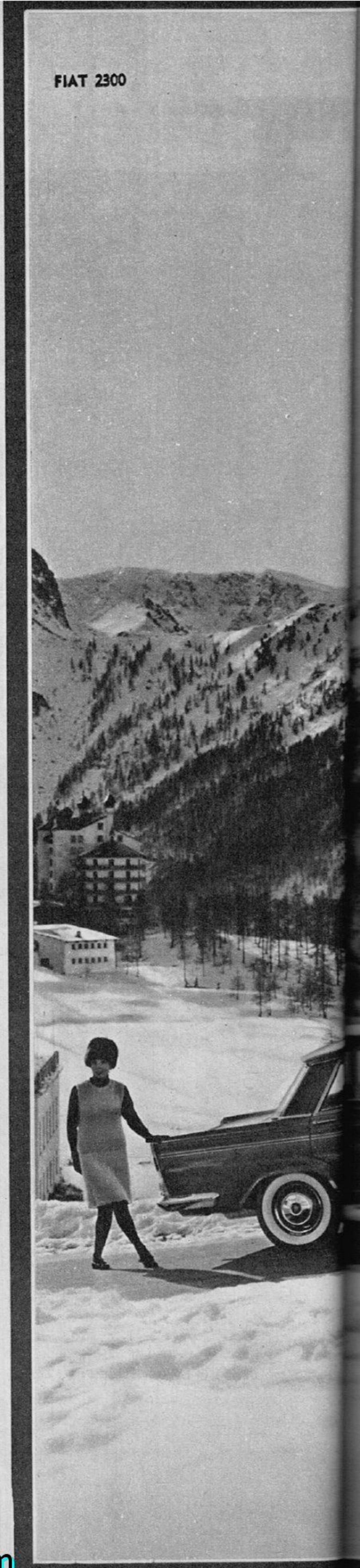
MOTOR

Todos los motores de la serie tienen como comunes denominadores los seis cilindros en línea, los cuatro tiempos del ciclo, su ubicación en la parte delantera del vehículo, y la refrigeración que se efectúa por circulación de agua. Las relaciones de compresión fueron previstas en todos los casos para el orden de los 8,8 a 1, excepción hecha del modelo "S" en la cupé 2.300, ocasión en que fue llevado a 9,5:1, obteniéndose por esto un régimen máximo de 5.600 r.p.m. en cambio de las 5.300 que brindan todos los demás modelos. Las dos versiones de 1.800 c.c., es decir sedán y rural, producen 97 HP a régimen máximo, mientras que sus similares de 2.300 c.c. y la derivación menos deportiva de la cupé, erogan 117 contra los 150 HP del modelo sport.

Cada una de las variantes fue equipada con caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas, aparte del retroceso.

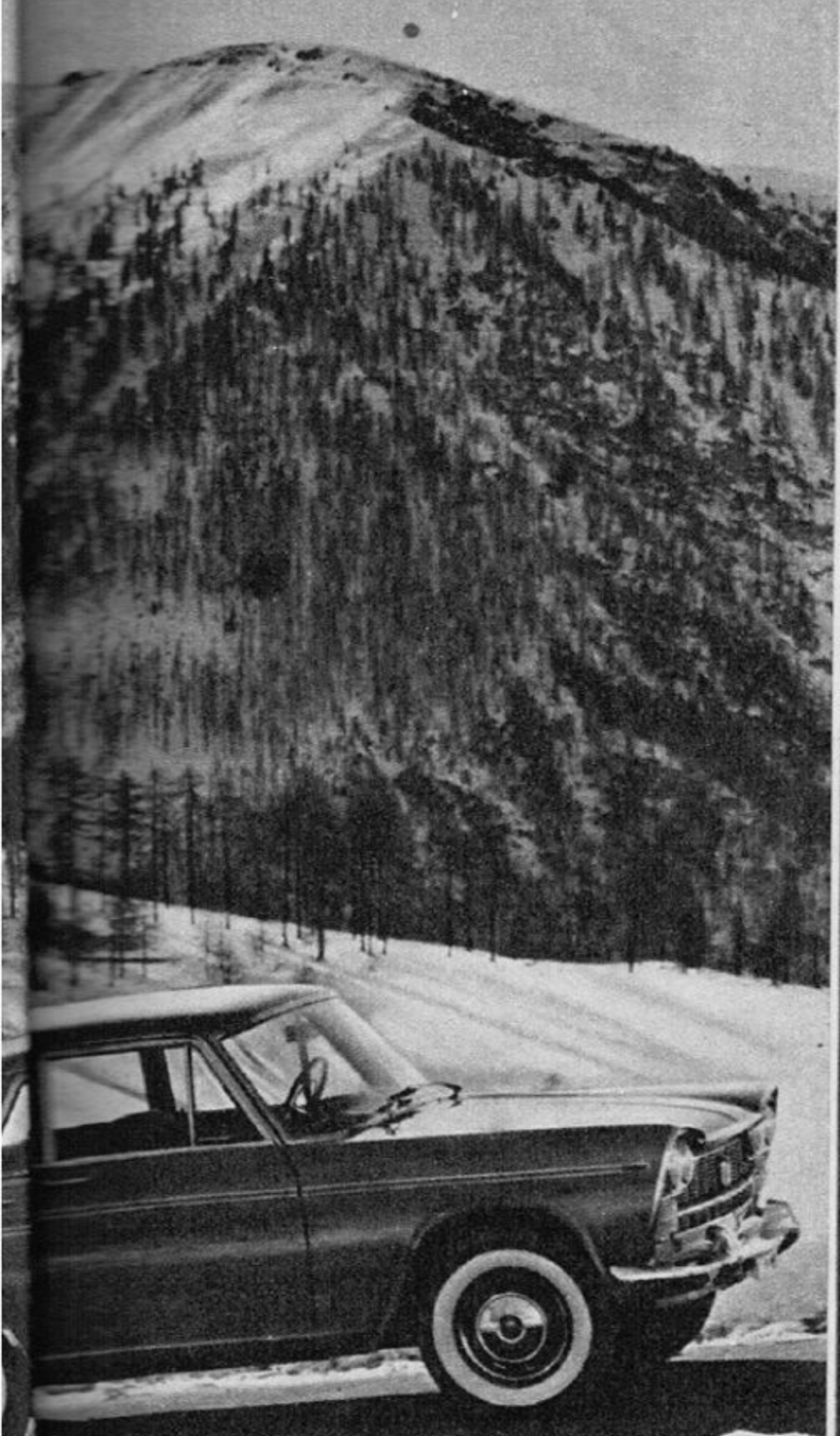
Los valores carrera-diámetro que determinan los desplazamientos cúbicos de 1.695 y 2.279 c.c. respectivamente, en ambos casos son levemente superiores a uno, a pesar de lo cual se puede suponer la necesidad de una intensiva utilización de la caja, teoría que puede ser perfectamente admitida en conocimiento de las características generales de los coches europeos y de los sincronizadores en las cuatro marchas.

El sistema eléctrico de los Fiat 1.800-2.300 es del tipo convencional. El eje del distribuidor está acoplado mediante engranajes del tipo sin fin al árbol de levas, y este órgano, naturalmente, envía el fluido eléctrico a las seis bujías. La batería es de 12 v. y 40 Amp/h. y abastece las necesidades del conjunto, integrado por los órganos convencionales del caso.



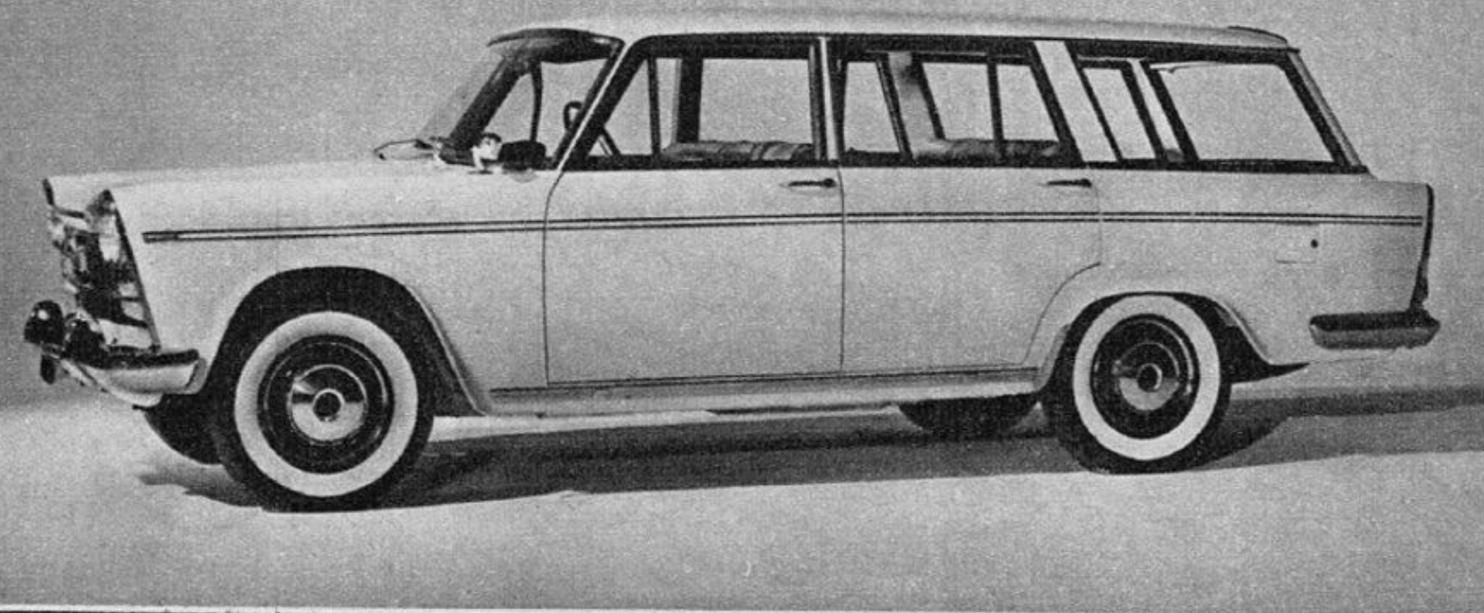
https://argentoteca.blogspot.com

La berlina Fiat 2.300, uno de los exponentes más significativos de la fábrica turinesa, contrasta aquí con el escenario alpino. Derecha, arriba: El modelo 1.800. Centro: La Station wagon 2.300, donde al igual que en el sedan de igual cilindrada la bagueta lateral es de doble trazo y los faros delanteros, cuatro. Abajo: Las cupés 2.300 y 2.300 S no difieren sino en pequeños detalles. Se aprecia la tendencia deportiva de su exterior, en relación a las berlinas y a las rurales.



FIAT 1800

STATION WAGON 2300



CUPES 2300 Y 2300 S

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL FIAT 1800 - 2300

TRANSMISION

En los Fiat 1.800-2.300, la potencia que pasa a través de un embrague tipo monodisco seco, "atraviesa" en todos los casos, las respectivas y mencionadas cajas de velocidades, equipadas con cuatro marchas sincronizadas y retroceso, para girar luego al compás del cardán, elemento que fue seccionado en su parte media con el objeto de neutralizar las vibraciones que puedan registrarse a regímenes elevados. El diferencial es de sistematización común, y la desmultiplicación final o relación piñón-corona varía únicamente en las dos cupés. En este caso el valor de la misma es de 3,9:1 en el modelo común y de 3,63:1 en la "sport" en tanto que en los sedanes y las rurales es de 4,30:1.

Las relaciones de las cajas de velocidades han sido convenientemente seleccionadas y el cuadro siguiente ilustrará al lector a propósito de los valores de las diferentes marchas:

1ª	3.215 : 1
2ª	1.899 : 1
3ª	1.403 : 1
4ª	1.000 :'1
RM	3.000 : 1

Se insiste en que todas las velocidades, excepto —desde ya— la retromarcha, son sincronizadas y se aprecia al contacto visual con los valores numéricos de las mismas que estos automóviles deben ser o resultar óptimos a quienes gusten del manejo deportivo, en virtud de que las tres marchas superiores están prácticamente "pegadas".

SUSPENSION

En los Fiat 1.800-2.300 la suspensión delantera es del tipo independiente a paralelogramo deformable ubicado en el sentido transversal de la marcha del automóvil.

El brazo superior del cuadrilátero tiene la forma de una A y está estampado en acero mientras que el inferior no fue construido según el mismo sistema, posiblemente para absorber convenientemente algunos esfuerzos que no tengan sentido transversal. El sistema se complementa con la presencia de barras de torsión y reacción, a las que se unen los efectos de una barra estabilizadora y un pivote de mangueta con articulaciones esféricas.

Las dos ruedas traseras están rígidamente suspendidas mediante dos ballestas longitudinales y un par de amortiguadores telehidráulicos quienes son los encargados de mantener el conjunto en las posiciones correctas tanto longitudinal como transversalmente. El sistema fue, asimismo, dotado de una barra estabilizadora, cuya función es la de neutralizar el rolido del automóvil en los virajes.

FRENOS

Accionando el pedal central de los Fiat 1.800-2.300 se pone en funcionamiento un sistema hidráulico convencional y un freno servo que funciona por la depresión del vacío provocado por una bomba instalada a tal efecto.

Claro que en lugar de mover un sistema de zapatas y tambores, hace funcionar cuatro frenos a disco, ubicados uno en cada rueda, pero, no creemos que esto sea motivo de disgusto para nadie, ya que hoy por hoy, prácticamente, todo el mundo conoce las ventajas de este adelanto. El freno de estacionamiento manual, acciona mecánicamente sobre los discos de ambas ruedas traseras.

OPCIONALES

En los modelos 1.800-2.300 sedán, el usuario puede optar por dos equipos que no son de norma: embrague automático y overdrive, separadamente.

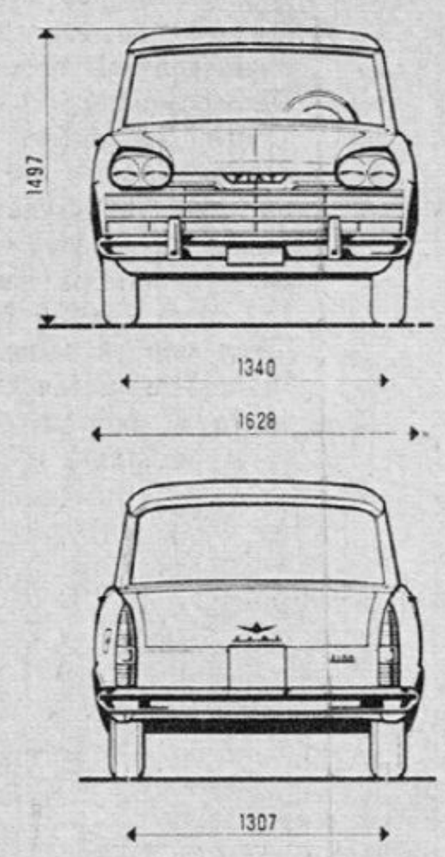
DIRECCION

Un tornillo tipo "sin fin" que acciona sobre un sector estriado convenientemente es el órgano encargado de "dirigir" los Fiat 1.800-2.300. Este tornillo, previsto de una forma especial para variar la multiplicación del conjunto, hace rápida la dirección en los primeros tramos de accionamiento para "alargarla" y por lo tanto alivianarla, a medida que el volante de dirección va siendo girado, cosa esta, que, indudablemente, agiliza y facilita la maniobra en los virajes agudos.

CARROCERIA

Queda dicho que las carrocerías de los sedanes y las rurales son idénticas, o es más, iguales, tanto las equipadas con el motor de 1,8 como las dotadas con el de 2,3 litros. Hay —también fue puntualizado— pequeños cambios que hacen a la diferenciación de cada modelo, pero no son sustanciales, ya que se trata de variaciones menores en las baguetas laterales y en la parte anterior del vehículo.

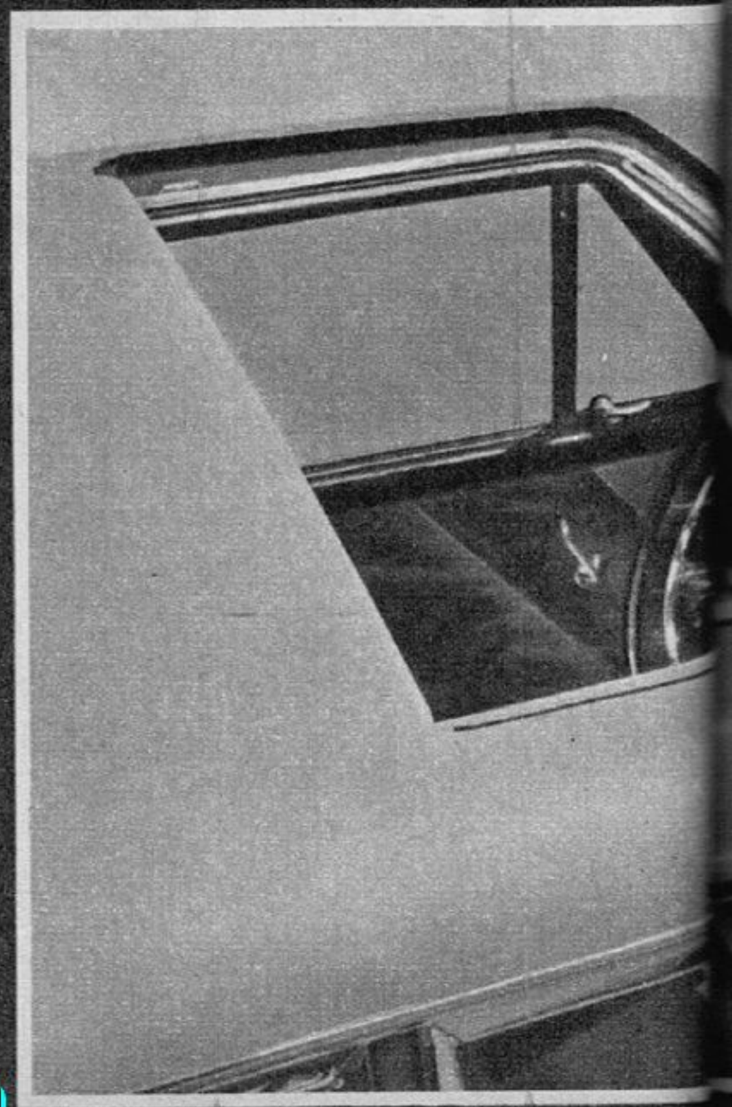
Posteriormente la fábrica emitió un 2.300 "speciale" como modelo de lujo, sobre todo para ser utilizado en servicios de representación, el cual difiere de los comunes en medidas y peso, aparte del sistema del asiento delantero, que aquí es absolutamente individual, mientras que en los comunes, si bien tiene respaldos tipo butaca, el asiento en sí es único.



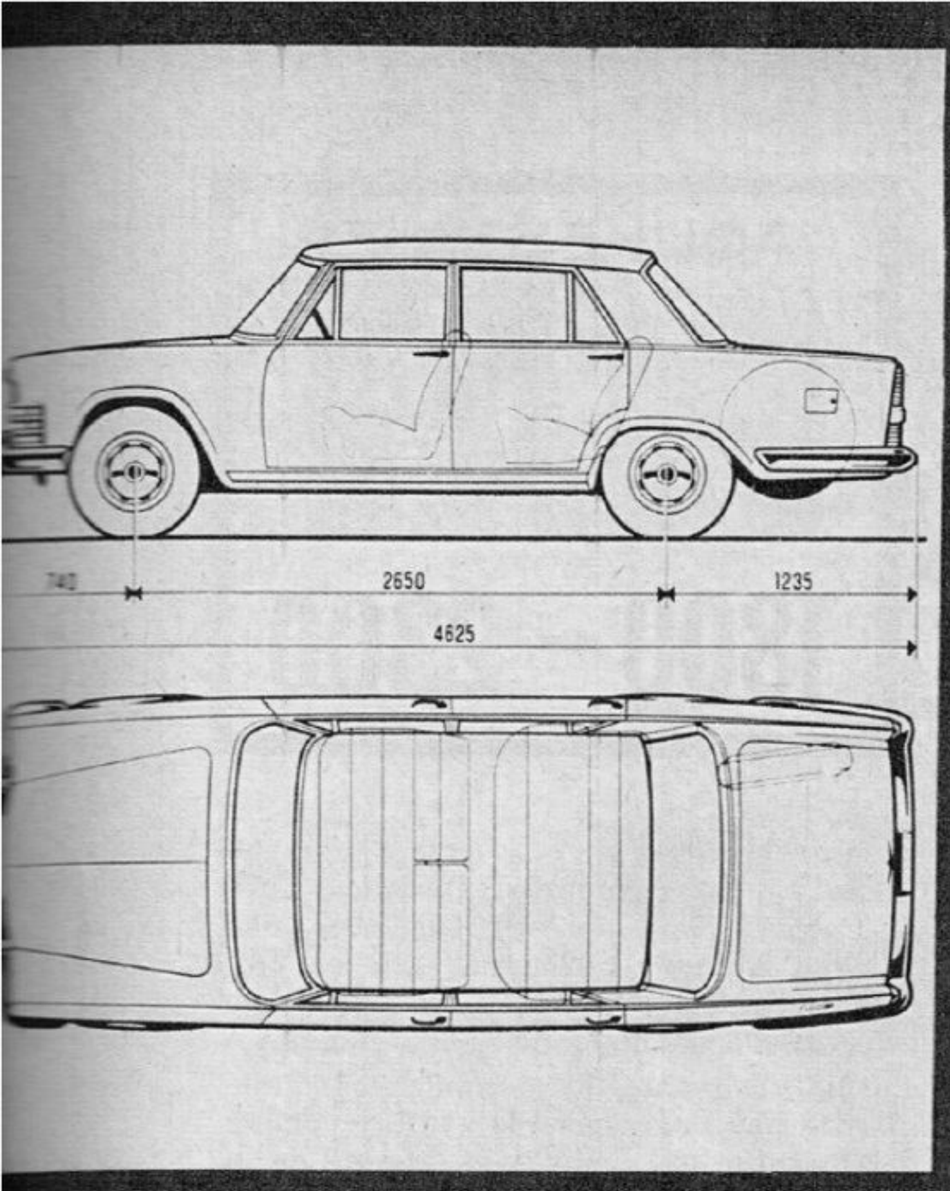
Así se acciona el techo corredizo de un Fiat 1.800. El equipo no es de norma y por lo tanto se le proporciona al usuario siempre que medie un pedido expreso de éste. La señorita que aparece en la fotografía no está incluida en el precio.

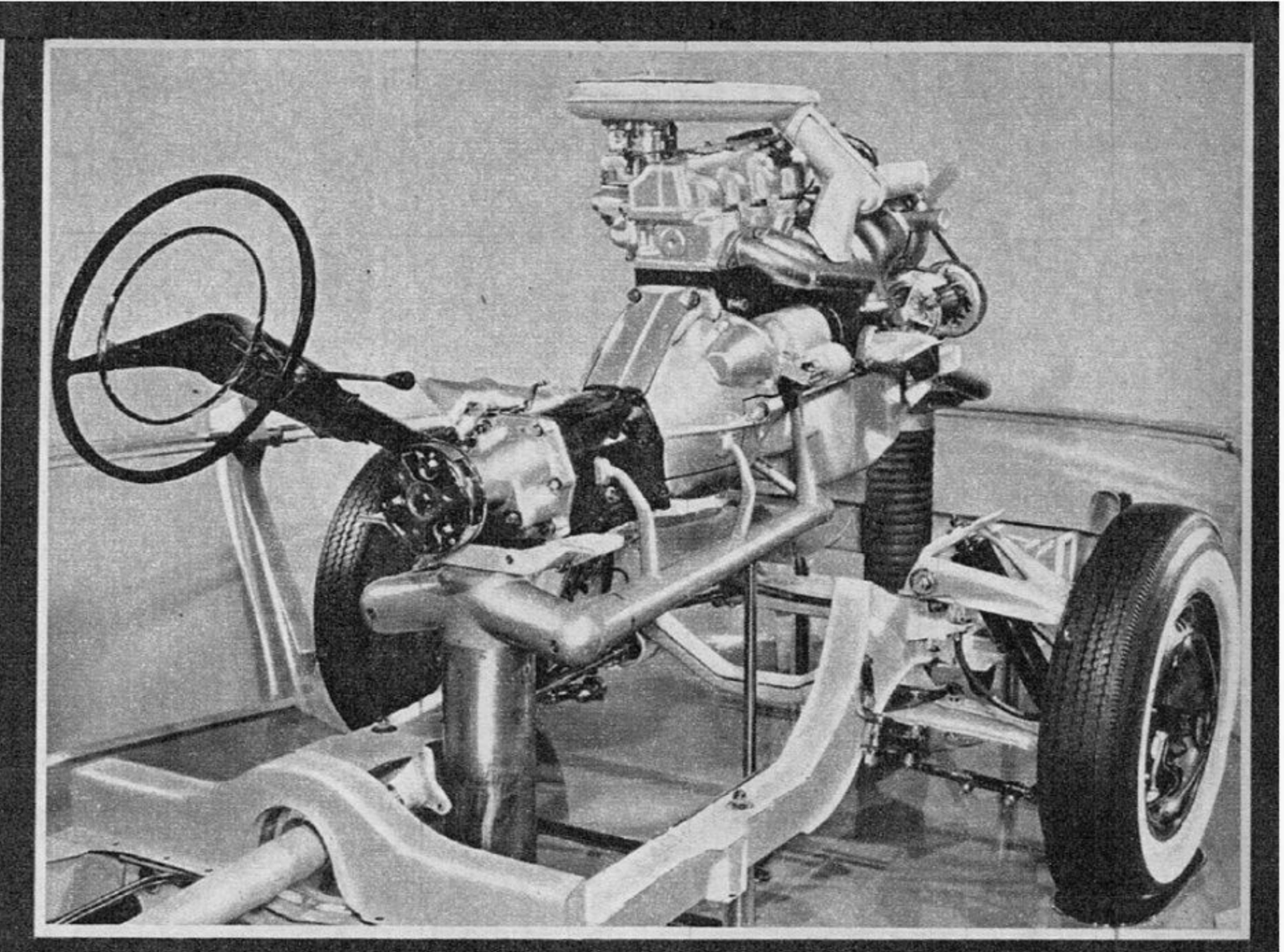
Derecha, arriba: En estos modelos, Fiat abandona el esquema de cuatro cilindros e nhilera que empleaba en todos los modelos actuales. Ahora utiliza seis cilindros en línea. En la fotografía, el mencionado grupo motriz, los componentes de dirección y los órganos mecánicos componentes del tren delantero de la línea Fiat 1.800-2.300.

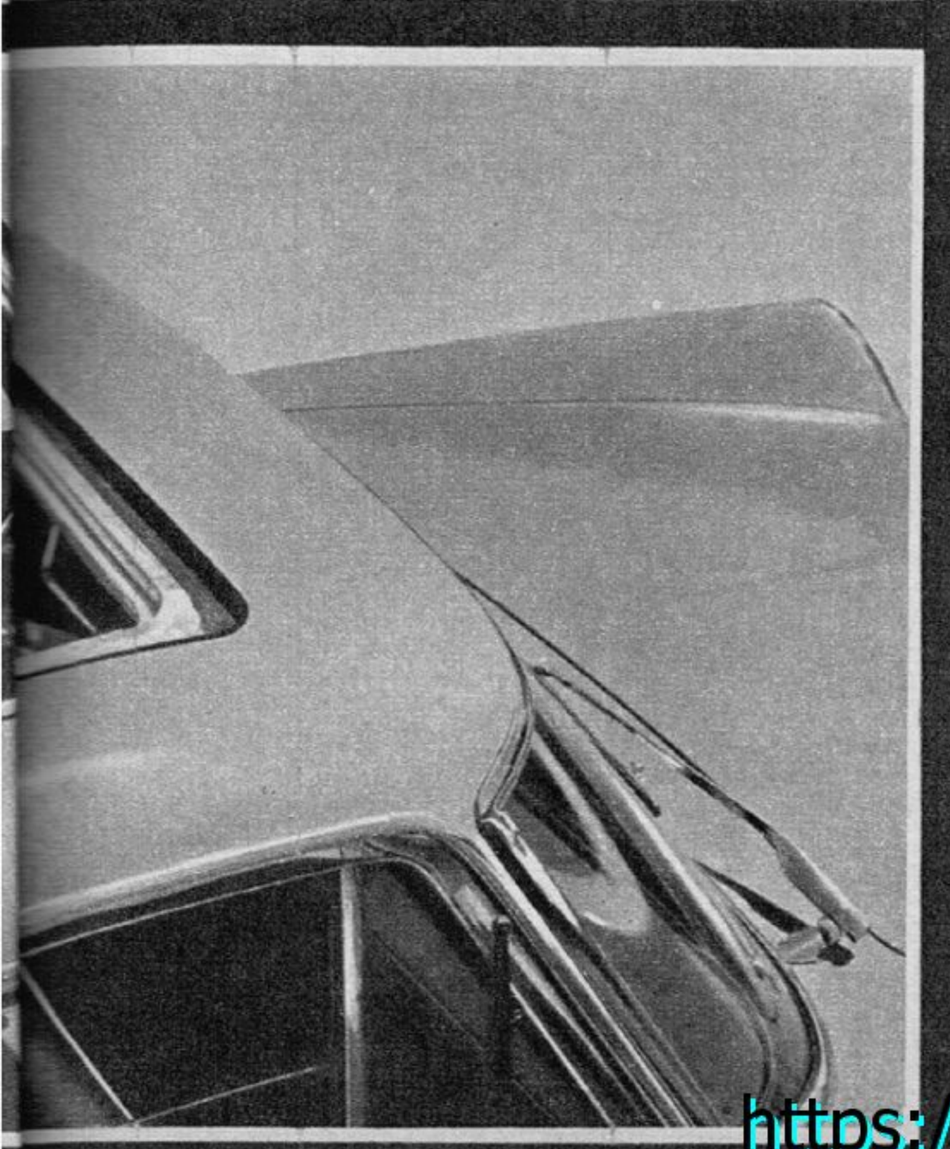
Abajo: Otra vista del techo corredizo, elemento por cierto útil en épocas de calores intensos. Este adicional tuvo mucha aceptación en Italia.



https://argentoteca.blogspot.com





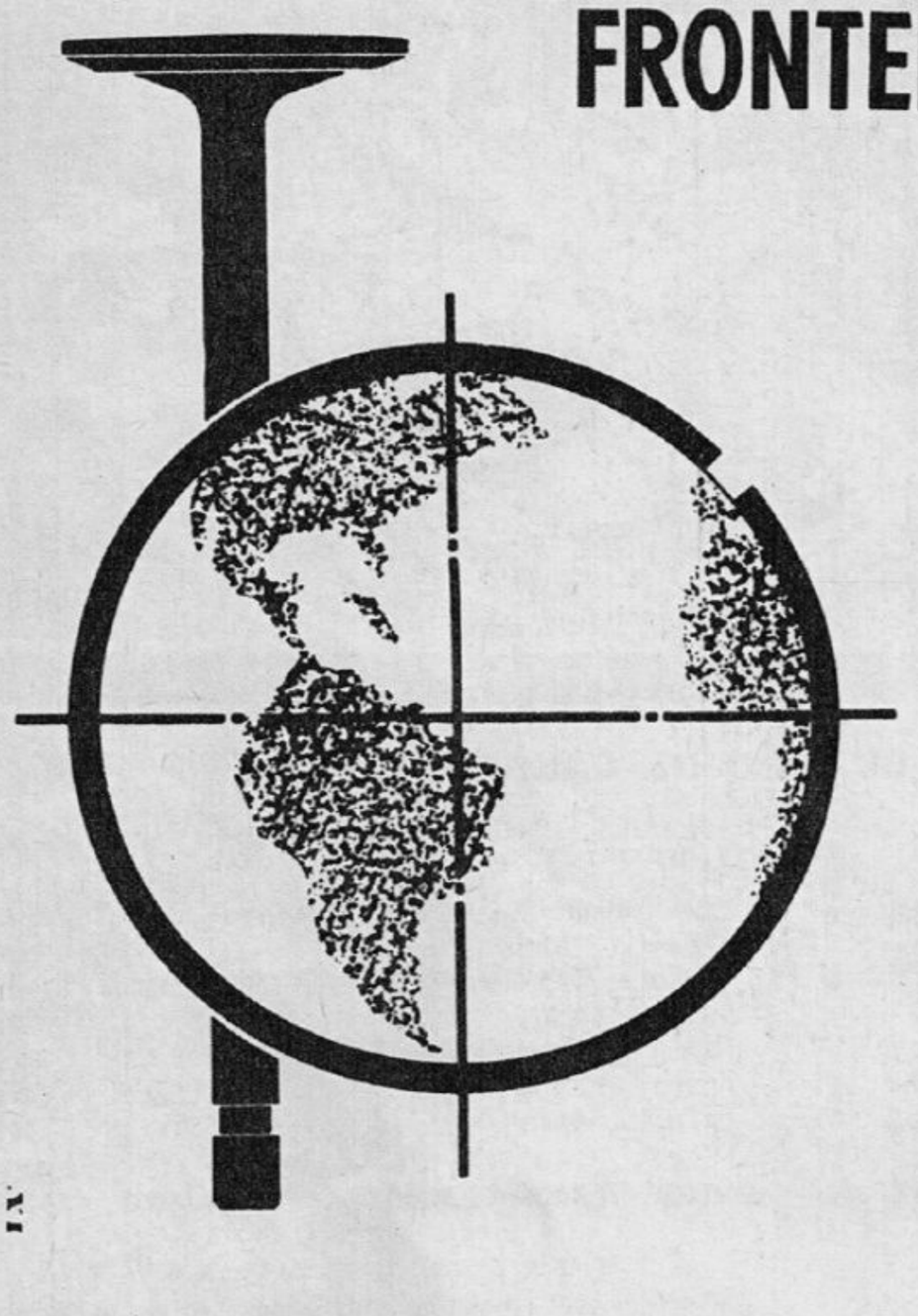


CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR	1.800B SEDAN	1.800B RURAL	2.300 SEDAN	2.300 RURAL	2,3 CUPE	CUPE "S"
Tipo	Seis cilindros en línea, 4 t., refriger. por agua delanteros					
Diámetro	72 mm.	72 mm.	78 mm.	78 mm.	78 mm.	78 mm.
Carrera	73,5 mm.	73,5 mm	79,5 mm.	79,5 mm.	79,5 mm.	79,5 mm.
Cilindrada en c.c.	1.795	1.795	2.279	2.279	2.279	2.279
Relación de compresión	8,8:1	8,8:1	8,8:1	8,8:1	8,8:1	9.5:1
Régimen máximo en r.p.m.	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	5.600
Potencia máxima	97 HP.	97 HP.	117 HP.	117 HP.	117 HP.	150 HP.
Torque máximo en mkg.	14,2	14,2	18,8	18,8	18,8	20
A r.pm.	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	4.000
Embrague	MONODISCO SECO					
Lubricación	FORZADA POR BOMBA					
Sistema eléctrico	Convencional (Batería, Distribuidor, motor de arranque)					
Batería	12 V. 40 A/h					
TRANSMISION						
Caja de velocidades	Cuatro velocid. hacia adel. todas sincron. y retromarcha					
Relac. piñón-corona	4,30:1	4,30:1	4,30:1	4,30:1	3,9:1	3,63:1
Relac. Engranajes caja:						
Primera	3,21:1	3,21:1	3,21:1	3,21:1	3,21:1	3,21:1
Segunda	1,89:1	1,89:1	1,89:1	1,89:1	1,89:1	1,89:1
Tercera	1,40:1	1,40:1	1,40:1	1,40:1	1,40:1	1,40:1
Cuarta	1,00:1	1,00:1	1,00:1	1,00:1	1,00:1	1,00:1
Marcha Atrás	3,00:1	3,00:1	3,00:1	3,00:1	3,00:1	3,00:1
Relaciones finales:						
Primera	13,80	13,80	13,80	13,80	12,52	11,65
Segunda	8,12	8,12	8,12	8,12	7,37	6,86
Tercera	6,02	6,02	6,02	6,02	5,46	5,08
Cuarta	4,30	4,30	4,30	4,30	3,90	3,63
Marcha Atrás	12,90	12,90	12,90	12,90	11,70	10,89
Veloc. a 1.000 r.p.m.	26,6	26,6	26,6	27,3	29,2	31,3
Ubicación palanca cambios	Col. Dir.	Col. Dir.	Col. Dir.	Col. Dir.	Piso	Piso
SUSPENSION						
Delantera	Brazos oscilantes, paralelogramo deformable, barras de torción y reacción, amortiguadores hidráulicos. Independiente					
Trasera	Eje rígido, dos ballestas transversales, amortiguadores telehidráulicos. Barra estabilizadora					
Dirección	A tornillo sin fin y sector					
Frenos	A disco en las cuatro ruedas, comando hidráulico, servo freno de vacío, regulador de presión y freno de estacionamiento sobre ruedas traseras.					
Carrocería	De chapa, autoportante					
Cubiertas	5.90x14	6.40x14	6,40x14	6,45x14	165x30	165x30
Plazas	5	5	6	6	2 y 2	2 y 2
DIMENSIONES						
Largo máximo en mm.	4485	4485	4485	4485	4620	4620
Ancho máximo en mm.	1620	1620	1620	1620	1630	1630
Altura máxima en mm.	1470	1485	1470	1485	1365	1365
Distancia entre ejes	2650	2650	2650	2650	2650	2650
Trocha delantera	1345	1345	1345	1345	1350	1350
Trocha trasera	1307	1307	1307	1307	1310	1310
Peso vacío (en Kg.)	1215	1235	1235	1290	1230	1230
Diámetro mínimo de giro (en m.)	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5

https://argentoteca.blogspot.com

CALIDAD SIN FRONTERAS



Dondequiera que **Thompson** fabrique su famosa línea de productos para motores y chasis, el resultado es siempre el mismo en calidad, eficiencia y rendimiento.

Hoy, una válvula o un aro de pistón ***Thompson*** o un aro de pistón **RAMCO**, fabricados en Córdoba, son hermanos gemelos de los fabricados en los Estados Unidos. Son iguales como dos gotas de agua porque la calidad **Thompson** no tiene fronteras.

Por qué? Porque se mantienen los mismos controles rígidos en diseños, materiales y mano de obra.

La "línea de equipos originales" **Thompson** está ahora en la Argentina. Use la línea **Thompson**, así tenga Ud. un auto, camión, ómnibus o tractor argentino, norteamericano o europeo.

Thompson Ramco Argentina S. A. I. C. F. fusión de **Productos Thompson Argentina** y de **Ramco Argentina** anuncia el comienzo de la fabricación en nuestro país de las válvulas y aros de pistón **Thompson** y aros de pistón **Ramco.**

Thompson Ramco Argentina S. A. I. C. F. fundada por **Thompson Ramo Wooldridge Inc.** de EE. UU. y **Goffre, Carbone y Cía.** S. A. C. I. de Argentina, es la suma de casi 100 años de fabricación y distribución de productos para el automotor.

Thompson Ramco Argentina

S.A.I.C.F.

FERREYRA - CORDOBA

AQUI ESTA EL

FIAT

1800 – 2300

Las medidas en que difiere este modelo son las siguientes: Distancia entre ejes: 2.730 mm. Peso en vacío: 1.250 kg. Largo máximo 4.625 mm. Ancho: 1.628 mm. Alto máximo: 1.490 mm. El resto no difiere en nada del 2.300 común.

Naturalmente, los dos modelos "cupé" tienen una línea decididamente deportiva, pero así y todo conservan alguna de las aristas vivas que caracterizan a los modelos de turismo, los cuales mantienen, indiscutiblemente, los rasgos que Fiat conmenzara a utilizar en el modelo 1.300-1.500.

Las carrocerías de estos modelos están capacitadas para resistir los esfuerzos que le demanden las diferentes fuerzas que actúan sobre ellas, ya que se les ha conferido la necesaria rigidez para asimilarlos convenientemente. Por ello, se ha podido prescindir del bastidor, consiguiendo de este modo una notable disminución del peso total del vehículo y, consecuentemente, una mejorada relación de peso-potencia.

GENERALES

La velocidad tope de los 1,8 supera levemente los 145 km/h, en tanto que la de los 2,3 orilla los 160. Para las cupé, los registros máximos de velocidad son los siguientes: común 175 km/h y Modelo "S" 190.

TABLA DE DETALLES DE CARROCERIA

Arranque eléctrico	sí
Arranque en llave contacto	sí
Bocina	simple
Aro de bocina en el volante	sí
Luces en el motor	sí
Luces en la guantera	sí
Luces en el baúl	sí
Apertura de las puertas	para adelante
Colocación freno de mano	bajo el tablero
Medidor presión de aceite	a aguja
Medidor de nafta	a aguja
Medidor de temperatura	a aguja
Amperímetro	a aguja
Parcial de kilometraje	sí
Reloj	sí
Ceniceros	sí
Espacio para radio	sí
Lavaparabrisas	sí
Limpiaparabrisas	dos (eléctricos)
Calefacción	sí
Traba de dirección	no
Comando de luces	palanca en la barra de dirección
Comando indicador virajes	palanca en la barra de dirección
Cerraduras	una, lado izq.
Ventiletes de aire	dos, adelante
Espejo exterior	sí
Manijas de puertas	tipo botón
Alfombras	goma
Respaldo delant. graduable	sí
Posabrazos	sí
Colocación de la batería	adelante
Viseras para el sol	sí
Ventanas	levadizas

https://argentoteca.blogspot.com

Entre las infinitas ventajas que presenta TELGOPLAST, se cuentan sus firmes y hermosos colores que resisten al sol y mil lavados. TELGOPLAST es inalterable y rechaza las manchas. Sus diseños modernos y su calidad incomparable hacen que baste verlo para quererlo!

Para el tapizado del
Renault Dauphine
se prefirió TELGOPLAST.

HULYTEGO S.A

https://argentoteca.blogspot.com

- Pocos, muy pocos, son los automóviles que se usan aquí para diversión exclusiva.
- Muchos, muy muchos, los que sirven para el trabajo diario.
- Pero todos, todos, reciben el trato de artículo suntuario.
- No es justo y PARABRISAS lo dice.

POR EL ING. LÁZARO MUSIH.

¿ JOYA

Al reseñar la incidencia de los impuestos y gravámenes fiscales sobre el precio de venta al público de los automotores nacionales, surge la pregunta: ¿Qué es, desde el punto de vista de las autoridades, un automotor? ¿Es acaso un bien suntuario que sirve para efectuar un paseo el día domingo o es una herramienta de trabajo para su dueño?

Aparentemente, se considera al automotor como una fuente fiscal excepcional, que se grava al máximo por ser un bien suntuario. Analicemos, aunque brevemente, la situación imperante en nuestro país hoy en día.

CAMIONES

Es una opinión bastante generalizada de que los camiones, colectivos y ómnibus son herramientas de trabajo. El hecho de que algunos utilizan al camión para llevar a todos sus amigos a presenciar un partido de fútbol tratando de demostrar que pueden mane-

https://argentoteca.blogspot.com

O HERRAMIENTA?

jar con la pericia y velocidad de un Fangio, confirma solamente la regla generalmente aceptada.

Tampoco hay mucha discusión en lo que concierne al destino que se da a ciertas rurales, que muchas veces se clasifican como utilitarias por usarse tanto para el transporte de pasajeros, como de carga. Aun los jeeps, que en ciertos municipios se clasifican como automóviles y que al comienzo de la producción argentina servían como coches de pasajeros, difícilmente se pueden considerar como un lujo.

La opinión ya no es tan unánime cuando se trata de automóviles de pasajeros, predominando, o siendo muy fuerte, la de que un automóvil es un bien suntuario.

AUTOMOVILES

La cantidad de automóviles en el país es comparable con la de camiones, mientras que en otros países la relación de automóviles a los utilitarios es superior a dos. Hay muchos más vehículos de pasajeros que otros. Y lo que es muy importante, su edad está dentro de los límites razonables de utilización económica.

La pregunta fundamental es: ¿Para qué se usan los automóviles? ¿Para el paseo o para el trabajo? La contestación a la pregunta podría darse si tendríamos estadísticas actualizadas y fidedignas. Al no tenerlas, se podría asimismo efectuar una encuesta nacional, abarcando todo el país, interrogando a miles de propietarios de vehículos para tener un estudio profundo de todos los aspectos de la utilización del automóvil en nuestro medio. Al no ser posible tal empresa por los gastos que demanda, debemos conformarnos con unas observaciones y deducciones sujetas a errores y deformaciones personales, complementándolas con extrapolaciones de un estudio local detallado.

PARQUE DE LA CAPITAL FEDERAL

Como es sabido, la mayor parte de la producción nacional de automotores es absorbida por la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. Se estima que la primera se queda con un 25 por ciento, mientras que la segunda toma un 35 por ciento del total. El 40 por ciento restante se disemina por el resto del país.

En lo que corresponde a la Capital Federal no existen todavía datos oficiales correspondientes a 1962. Las apreciaciones son, por consiguiente, subjetivas y sujetas a errores. Con todo, nos permitimos formular algunas.

En los últimos tres años, años de funcionamiento del régimen automotor, se nota una transformación en el parque automotor de la Capital. Se ven muchos automóviles nacionales, preferentemente de mediana y pequeña cilindrada. Los automóviles más gran-

https://argentoteca.blogspot.com

ATENCION, LECTORES DE "PARABRISAS"

PARABRISAS tiene muchos lectores. Entre los nuevos, que algunas cosas no saben y entre los viejos que de otras cosas se olvidaron, nos bombardean con preguntas para las cuales cada vez tenemos que dar idéntica contestación; he aquí algunas de ellas.

¿COMO ME SUSCRIBO A "PARABRISAS"?

Personalmente o mediante giro postal. Dirigirse a RYELA, Piedras 113, Capital Federal. Los precios son:

Suscripción por envío simple	$ 450
Suscripción por envío certificado	„ 550
Suscripción para exterior	u$s 6
CARPETA:	
Oferta a suscriptores	$ 100
Oferta al público	„ 160

Horario: Lunes a viernes de 12 a 19 horas.

¿COMO COMPRO LOS NUMEROS ATRASADOS?

Personalmente o mediante giro postal. Dirigirse a RYELA, Piedras 113, Capital.

- Recuerde que ya están agotados los Nos. 3, 4, 5 y 7.
- Precio del ejemplar retirado personalmente: $ 45.
- Precio del ejemplar remitido por correo, envío simple: $ 45.
- Precio del ejemplar remitido por correo certificado: $ 55.
- Horario: lunes a viernes de 12 a 19.

¿EN QUE NUMERO SALIO EL ROAD TEST DEL...?

Consulte el Nº 27, página 6.

¿EN QUE NUMERO SALIO LA HOJA DE RUTA HACIA...?

Consulte el Nº 27, página 12.

¿EN QUE NUMERO FUE PRESENTADO EL...?

Consulte el Nº 27, página 16.

Recuerde que los números reservados se están agotando. Ya hay cuatro que no están disponibles. Elija los números que más le interesen y cómprelos ahora mismo. *

¿JOYA O HERRAMIENTA?

des se ven en el centro de la ciudad y en el barrio norte, mientras que en los barrios más alejados o en los suburbios se encuentran coches chicos. Se podría afirmar que de cada cinco coches nuevos cuatro son medianos o pequeños y que la enorme mayoría, más del 95 por ciento, es argentina.

No hemos visto en el centro de la ciudad ningún Rolls Royce, ni Cadillac lleno de bultos, paquetes, líos o cajones. Contrariamente, se pueden ver frecuentemente los viejos Ford y Chevrolet, como también los nuevos modelos de coches argentinos, llenos hasta el tope con mercadería. Es un signo evidente de que sus dueños los utilizan no solamente para paseos dominicales, sino mayormente para su trabajo. No hay duda alguna de que el médico y el viajante de comercio, aunque no lleva bultos, usa el coche para su trabajo.

Son raros todavía los casos de dueñas de casa que salgan para el mercado manejando un automóvil. Y es también poco frecuente el empleado que puede utilizar un vehículo propio para trasladarse al trabajo. No hemos alcanzado todavía una motorización tal que nuestra clase media, menos aún la clase trabajadora, pueda utilizar el automóvil como medio corriente de transporte personal.

CASO CONCRETO: SALTA AÑO 1962

El Servicio de Estadísticas de la Asociación de Fábricas de Automotores ha publicado el 15 de febrero del corriente año algo inusitado en la República Argentina. Es el informe estadístico detallado relativo al patentamiento de automóviles particulares y jeeps en la ciudad de Salta en 1962. Al mes y medio de finalizar el año se publica la información completa que abarca desde el automóvil de 1927 hasta el de 1962, dando 39 marcas por año de producción y citando 13 marcas más que cuentan con tres o menos unidades. Esta publicación, aunque parcial, permite extraer conclusiones valiosas. Las conclusiones serán tanto más exactas cuando tengamos datos relativos a zonas mayores y más pobladas, automovilísticamente hablando.

De los 1.392 vehículos particulares patentados en Salta en 1962, los jeeps contribuían con 115 unidades, 8,3 por ciento del total, y los automóviles con 1.277 unidades, 91,7 por ciento. El jeep más viejo data de 1940 y el automóvil de 1927.

Hemos dividido los vehículos en tres grupos. El primero lo forman los producidos hasta, e inclusive, 1955, o sea hasta el comienzo de la producción de vehículos nacionales en gran serie. El segundo grupo comprende a los vehículos fabricados entre 1956 y 1959, cuando predominaban los vehículos utilitarios IKA. El tercer grupo lo forman vehículos con predominio de automóviles de pasajeros de varias marcas.

	JEEPS		AUTOMOVILES	
Hasta 1955	36	31,3 %	622	48,7 %
1956-1959	61	56,6 %	241	18,9 %
1960-1962	14	32,4 %	414	32,4 %
	115	100,0 %	1.277	100,0 %

Vemos que la mayor proporción de jeeps se incorporó en la época cuando los utilitarios formaban la mayoría de la producción nacional. En los últimos tres años, la cantidad de automóviles propiamente dicho aumentó vertiginosamente, hasta formar casi un tercio del total en circulación.

De los 414 vehículos patentados en los últimos tres años, los medianos y chicos suman 239 unidades o sea el 57,7 por ciento. Contribuyeron Siam con 66 unidades, Renault con 60, Fiat 48, Isard 16, Citroen 15, De Carlo 9, DKW 7, NSU Prinz 7, Heinkel 5 y varios con 6 unidades. De las restantes 175 unidades, 42,3 por ciento, Industrias Kaiser proveyó 112 vehículos entre los cuales ciertamente varias Estancieras. Participaron además Peugeot con 22 unidades, Valiant con 14, Chevrolet con 9, Ford con 6 y Borgward con 2 unidades.

El público salteño, como el porteño, compra automóviles medianos y pequeños. Utiliza también rurales, o sea vehículos para el transporte de pasajeros y cierta carga. Conserva vehículos obsoletos, habiendo en Salta 528 automóviles, 41,3 por ciento, con más de 15 años de uso. Es difícil imaginar un vehículo de 15 años como un bien suntuario. Más lógico es considerarlo como algo útil, como una herramienta de trabajo.

Un automóvil de la venerable edad de 15 años, más aún de 20 ó de 30 años, merece un descanso o sea ser cambiado por un modelo nuevo. Pero, aparentemente, se considera que un automóvil no es una herramienta de trabajo, sino un bien suntuario. De otra manera no se explica fácilmente el cúmulo de gravámenes que soporta un coche nuevo.

¿No sería más conveniente para todos suponer, como hipótesis, que el coche es indispensable en muchas actividades y obrar en consecuencia? *

https://argentoteca.blogspot.com

BAJO EL SIGNO DE

100 X 100 DE RENDIMIENTO PARA SU MOTOR

Cuidar el motor de su coche o camión es cuidar su dinero... Y el principal cuidado está en la buena lubricación. ¡No ahorre en lubricante! Ahorre en motor, que es lo que cuesta mucho reparar. Use Shell X-100 Multigrado: se adapta a todas las temperaturas y condiciones operativas del motor y le prolonga la vida —sin reparaciones— porque:

• No deja cenizas al quemarse • Evita desgastes al motor • Se adecúa a todas las temperaturas • Reduce pérdidas de potencia hasta en un 50 % • Facilita el arranque a cualquier temperatura, ahorrando batería • Evita la corrosión.

SHELL X-100 MULTIGRADO

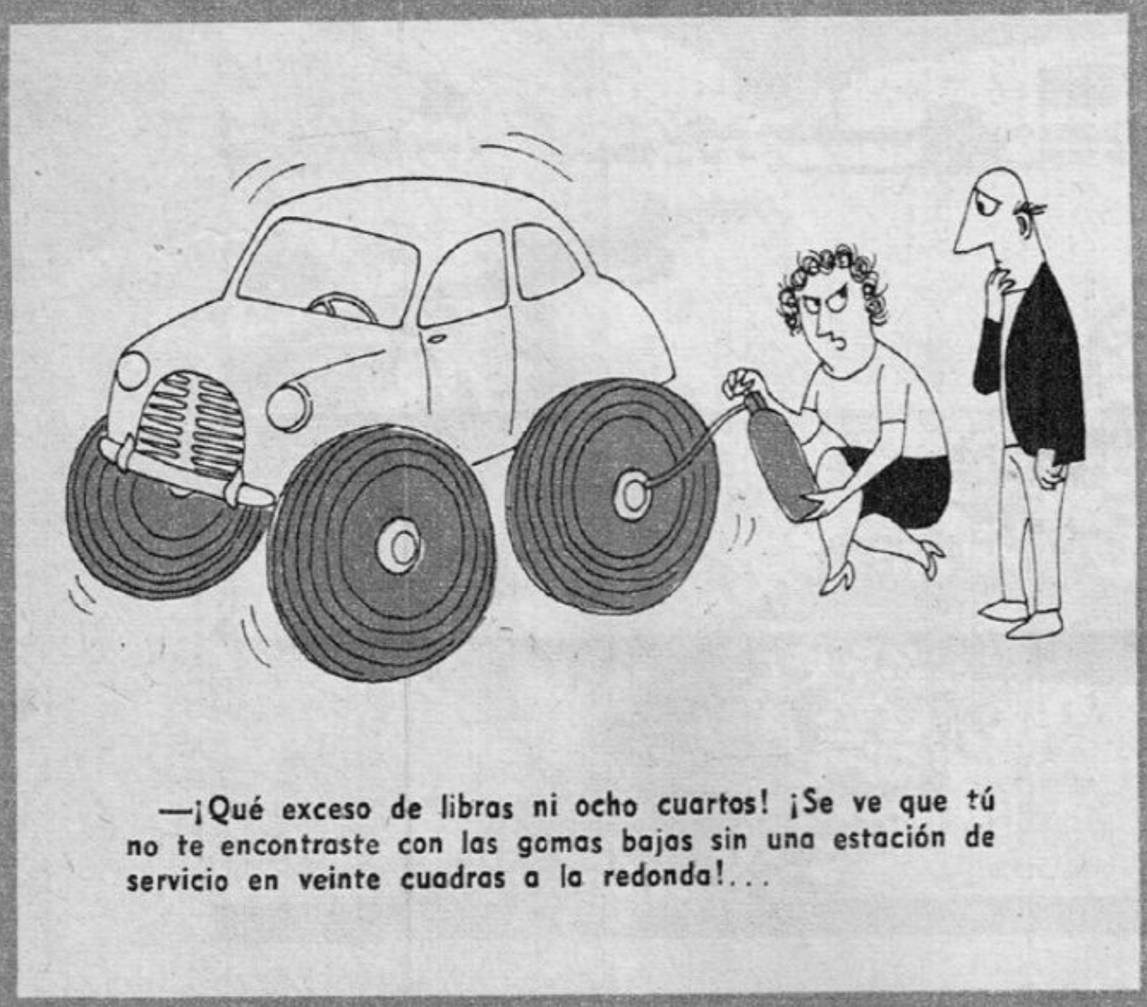
...y siga seguro con SHELL

https://argentoteca.blogspot.com

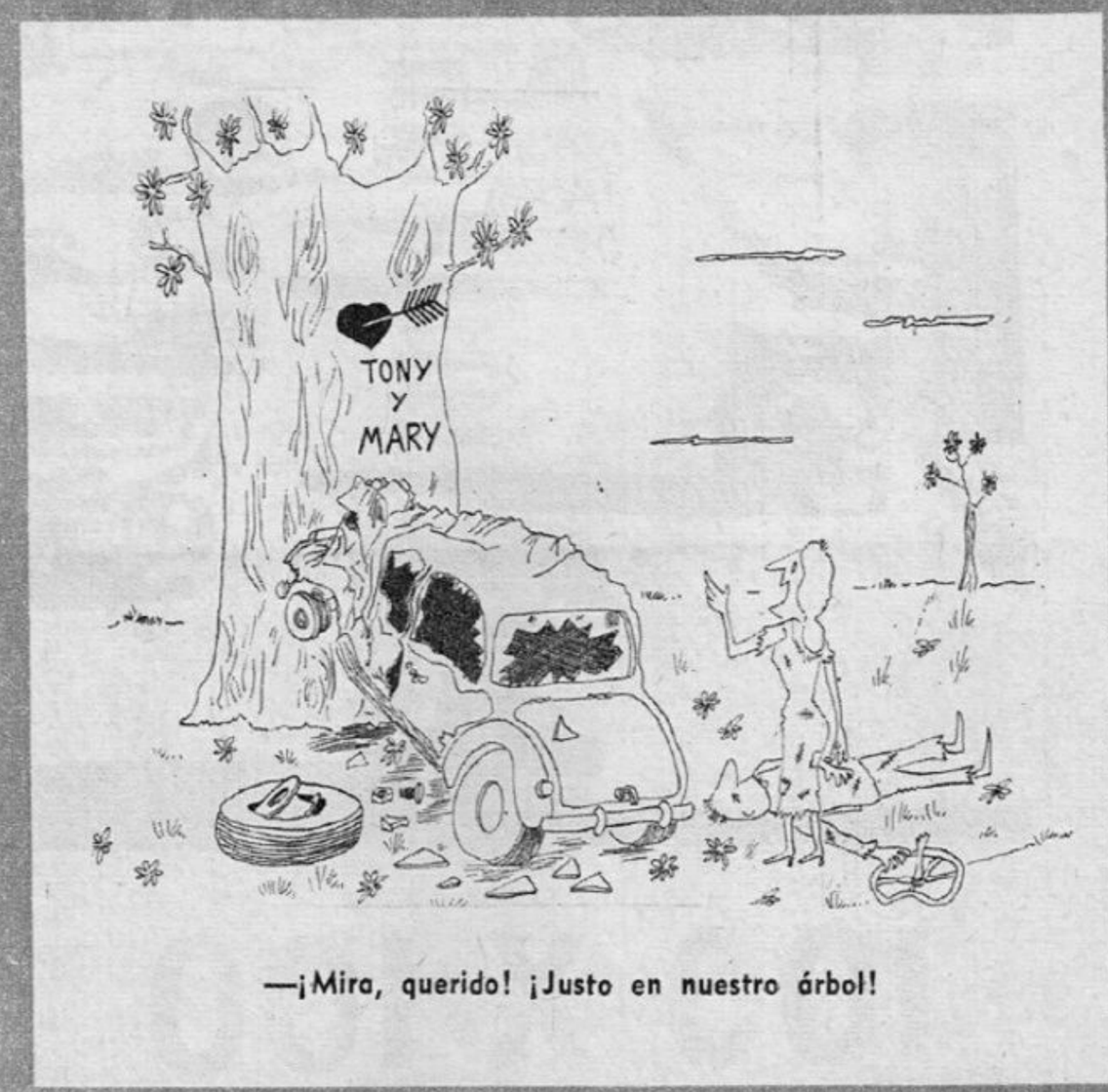
¿ELLAS SON ASI?...

por SIULNAS y GARCIA VEIGA

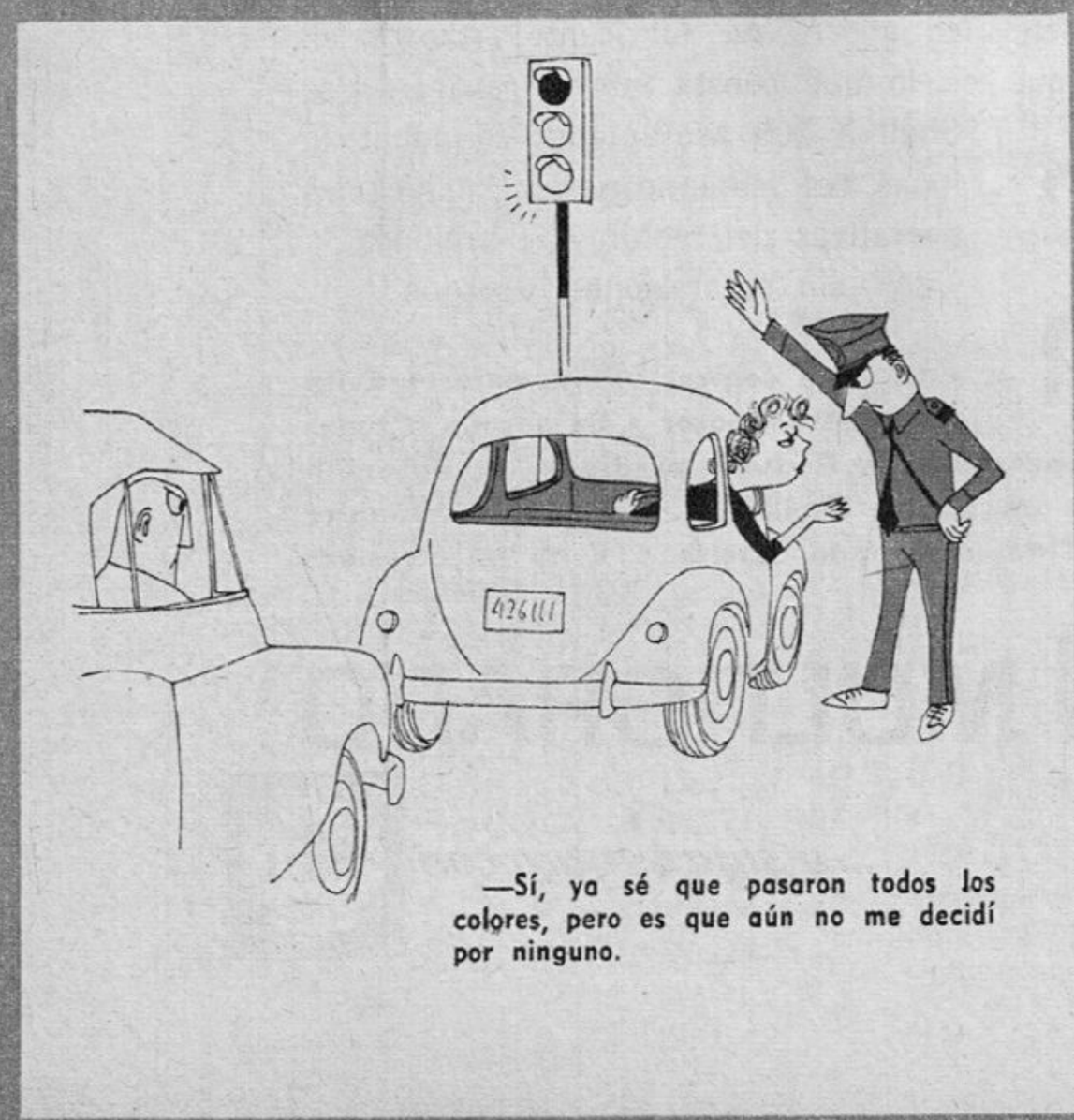
—¡Qué agente tan amable! ¡Mira cómo nos está dando paso!



—¡Qué exceso de libras ni ocho cuartos! ¡Se ve que tú no te encontraste con las gomas bajas sin una estación de servicio en veinte cuadras a la redonda!...



—¡Mira, querido! ¡Justo en nuestro árbol!



—Sí, ya sé que pasaron todos los colores, pero es que aún no me decidí por ninguno.

—El auto no es gran cosa, pero ¡qué churro era el vendedor de la agencia!

https://argentoteca.blogspot.com

PANORAMA

JUNIO 1963 ABRIL Y TIME-LIFE EDITORES $ 40.-

ELECCIONES
Encuesta: el pueblo se define

NASSER
Egipto e Israel frente a frente

https://argentoteca.blogspot.com

Si la Rural Estanciera

está equipada

con PISTONES

MAHLE

es porque su calidad justifica su elección

DISTRIBUIDORES

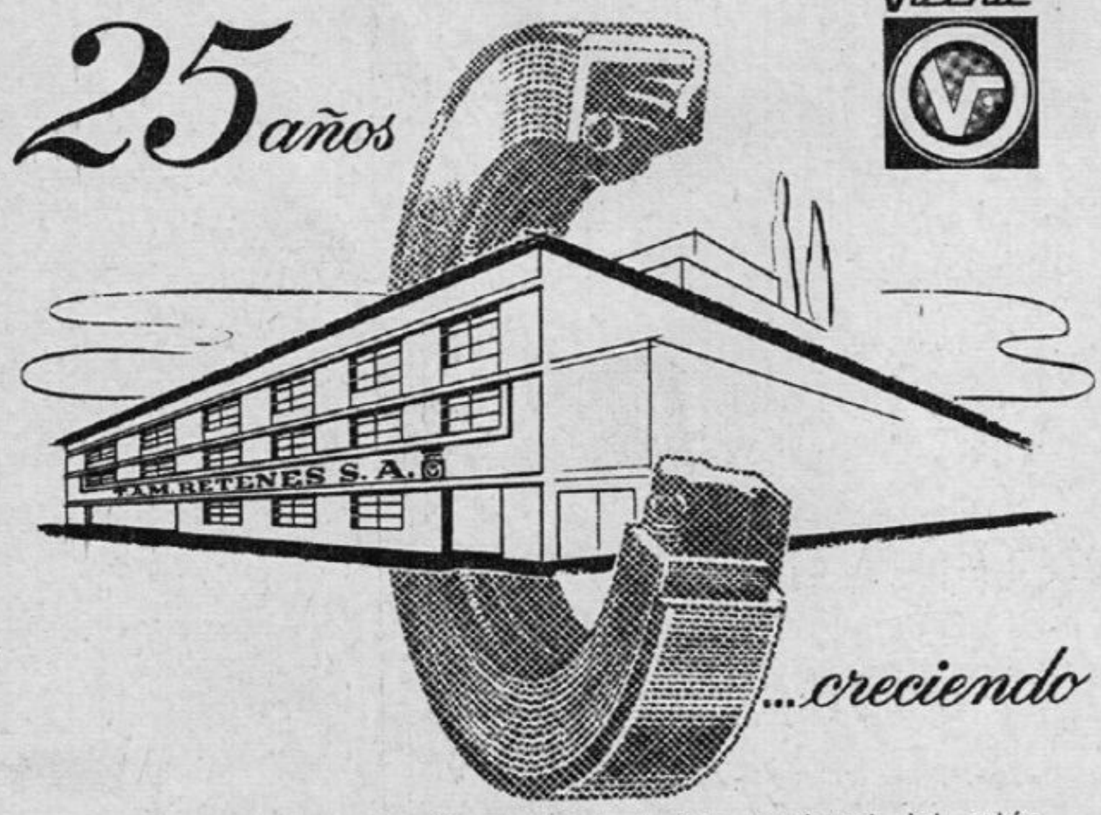
BUXTON LTDA.

Posadas 1245 T E. 42-0091 Buenos Aires

VIAJE SEGURO CON PISTONES MAHLE

Vicente

25 años



...creciendo

siempre a la vanguardia de la industria nacional del retén, TAM Retenes SAIC, para satisfacer las exigencias técnicas y la demanda cada vez mayor del mercado argentino y extranjero, amplia y moderniza su planta industrial, incorporando nuevos equipos dotados de las más avanzadas técnicas de producción y precisión que garantizan la ALTA CALIDAD de su ya afamada línea de

RETENES Vicente BLINDADOS

T.A.M. Retenes S.A.

AV. LA PLATA 2567 - BUENOS AIRES

PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE RETENES EN CAUCHO SINTETICO.

PUB. CENTRO

LA TERCERA DE UNA SERIE

Una nueva prueba se ha incorporado al programa regularístico del año en curso: la Primera Competencia de Regularidad organizada por una red de 48 Concesionarios de Industrias Kaiser Argentina S.A.

Así fue cómo el 20 de abril, frente a la sede del Automóvil Club Argentino, a eso de las ocho, Juan Manuel Fangio bajó el banderín de largada y una gran caravana automovilística —109 vehículos para ser exactos—, integrada por modelos Ramblers, Gordini, Furgón, Carabela, Pick up, Bergantín, Dauphine, Jeep y Estanciera, enfiló por la Avda. Libertador Gral. San Martín, Alem, Paseo Colón, Montes de Oca y siguió por Avda. Mitre en busca de la ruta 2, de acuerdo con el itinerario fijado que los atareados copilotos iban punteando en las hojas de ruta facilitadas por el Club Argentino de Regularidad, entidad que fiscalizaba la competencia.

La carrera de los Concesionarios de IKA apuntaba a Mar del Plata, como meta final, con calculadas incursiones por Chascomús, Dolores, Maipú y Balcarce.

Se estableció una sola clasificación general y otra por modelo. Cumplida con disciplina y afán regularísticos y con feliz espíritu deportivo, esta prueba, la tercera de una serie de intervenciones deportivas protagonizadas o patrocinadas por Industrias Kaiser Argentina —las otras fueron: participación del equipo IKA en la carrera de la Vendimia y auspicio de IKA a la Vuelta Sierras de Córdoba, circuito Onofre Marimón; ambas con victoriosa actuación de los Gordini— y dejó una grata impresión general y no disimuladas ganas de repetirla. *

CLASIFICACION CATEGORIA "RAMBLER"

COCHE		PILOTO	COPILOTO	CONCESIONARIO
1º	87	López	Bassi	Onganía Hnos. y Musto S.R.L.
2º	3	A. Gómez	Fidalgo	
3º	5	Giufrida	Gret	

CLASIFICACION CATEGORIA "RENAULT"

1º	22	Depeppe	Trasini	
2º	49	Moretti	Moretti	Sussex S. R. L.
3º	4	Torrente	Roth	

CLASIFICACION CATEGORIA "UTILITARIOS"

1º	2	Oddone	N. N.	
2º	1	Tucci	Fieconi	Melano, Francisco P.
3º	7	Djerdjian	Djerdjian	

CLASIFICACION CATEGORIA "BERGANTIN"

1º	54	Carballo	Carballo	
2º	23	Croce	Vázquez	
3º	50	De Simone	Phaor	Dinardi, Ricardo Gregorio

CLASIFICACION CATEGORIA "CARABELA"

1	44	Melaza	Macías

PRIMER PUESTO CATEGORIA "DAMAS"

1	85	Zielli E.	Demaría	Zielli S.A.C. y F., Eduardo F.

https://argentoteca.blogspot.com

MAS DESCANSO Y LA MISMA ACTIVIDAD

Vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil **suspensor anatómico CLIPER,** Usted se encontrará más descansado y cómodo en cualquier actividad. ¡Compruébelo **hoy mismo!**

Dura mucho más. Se lava fácilmente. No se plancha.

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase.

SUSPENSOR **Cliper** **para todo uso**

INDUSTRIA ARGENTINA

ES UN PRODUCTO DE "FABRICAS *Leila*" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

18° road-test de PARABRISAS probamos el

DINARG D-200

Indudablemente, si el automóvil debe atenerse al concepto propio de muchos, de que debe ser un envoltorio para personas que viajan, el Dinarg es uno de los vehículos más funcionales jamás concebidos. En él viajan dos personas cómodamente; no hablemos de una ubicación espartana, sino de que pueden sentarse con amplio espacio lateral y horizontal, como ocurre en el caso del Dinarg.

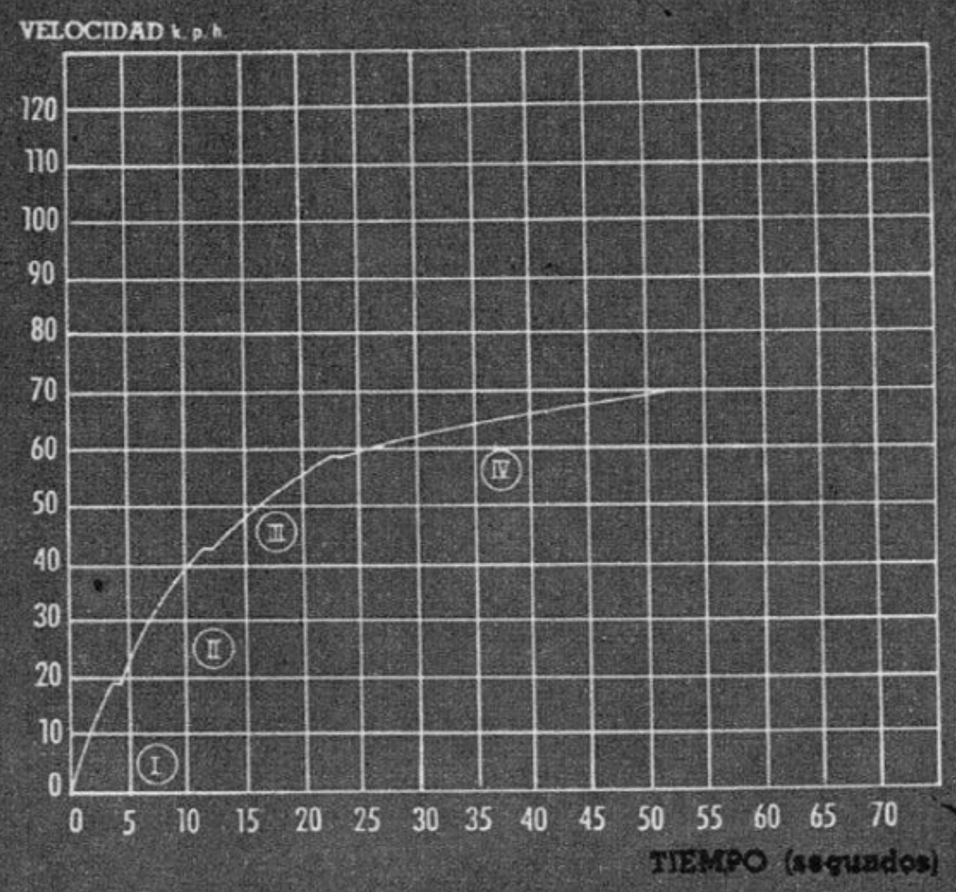
Sobre el aspecto estético caben, evidentemente, diversas apreciaciones. El Dinarg no es, creemos, hermoso, pero con el tiempo llega a ser simpático. Además, su eficiencia de funcionamiento es tal que el usuario se identifica con él, especialmente cuando siente que sus amigos le cuentan que ellos, con coches que cuestan el doble, recurren constantemente a los talleres mecánicos..., como suele ocurrir. No queremos decir que el Dinarg pueda vivir sin "service", pero su confiabilidad es decididamente del tipo "perrito fiel".

Dentro de la cabina del Dinarg se revela la preocupación de los fabricantes por ubicar lo más cómodamente posible a los usuarios del vehículo. Las puertas son huecas, puesto que las ventanillas no son levadizas sino corredizas; los huecos han sido aprovechados para mayor espacio horizontal, y el tapizado es económico, pero prolijamente hecho y no exento de buen gusto. En el interior de las puertas se han adosado bolsillos para guardar documentos, mapas, alguna bujía, etc. Además, se levanta la tapa del escalón ubicado detrás del asiento delantero (no nos animamos a calificarlo como otro asiento) encontrándose más espacio para guardar herramientas.

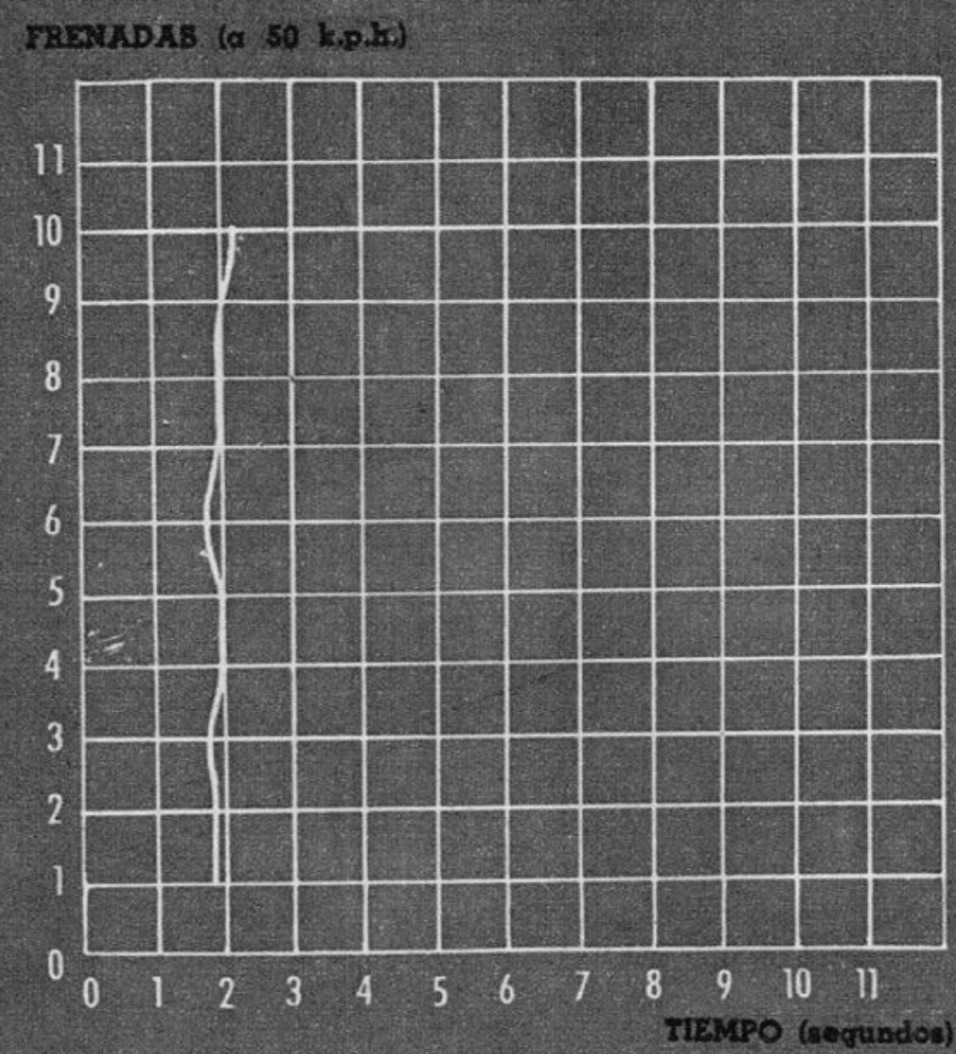
Al sentarse en el Dinarg, el conductor percibe una inicial sensación de extrañeza, pero irá comprobando que está sentado en forma cómoda (y puede corregir la posición del asiento con un tirete de alambre, ubicado debajo del cojín). El volante es tan pequeño que recuerda los vehículos que circulaban en el Zoológico, y con los cuales nosotros hicimos nuestros primeros derrapajes a la tierna edad de seis años; tiene en el centro un adorno, pero no incorpora la bocina, que se acciona mediante una perilla en la columna de dirección.

Los pedales son los tres convenciona-

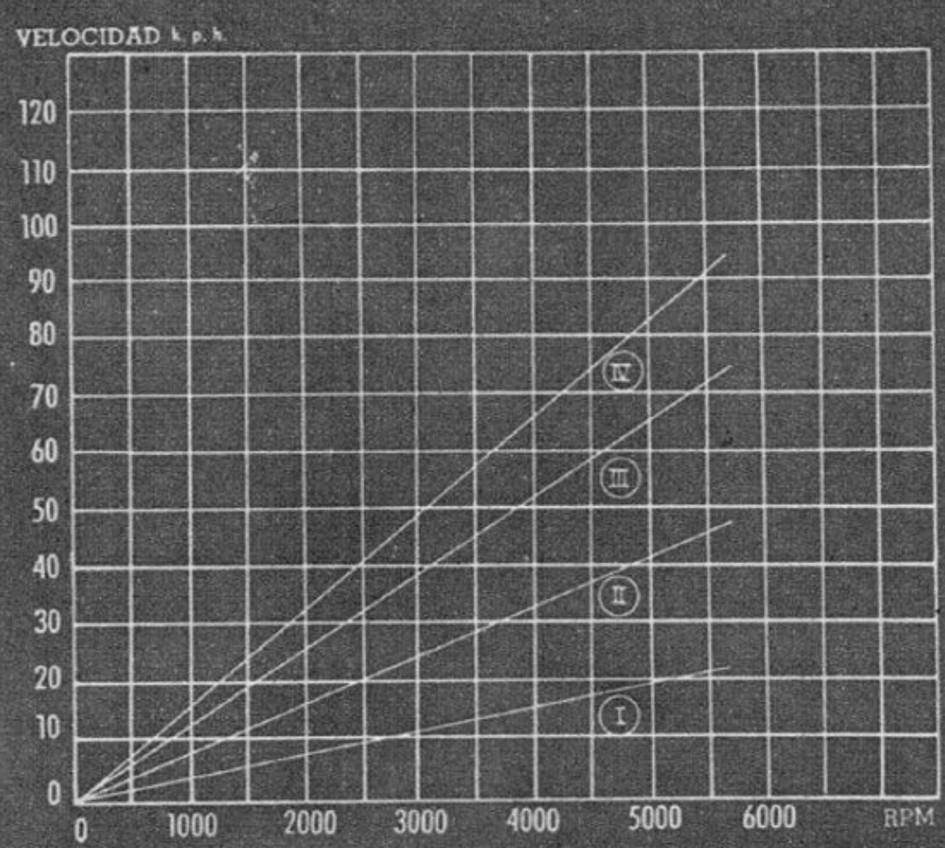
https://argentoteca.blogspot.com

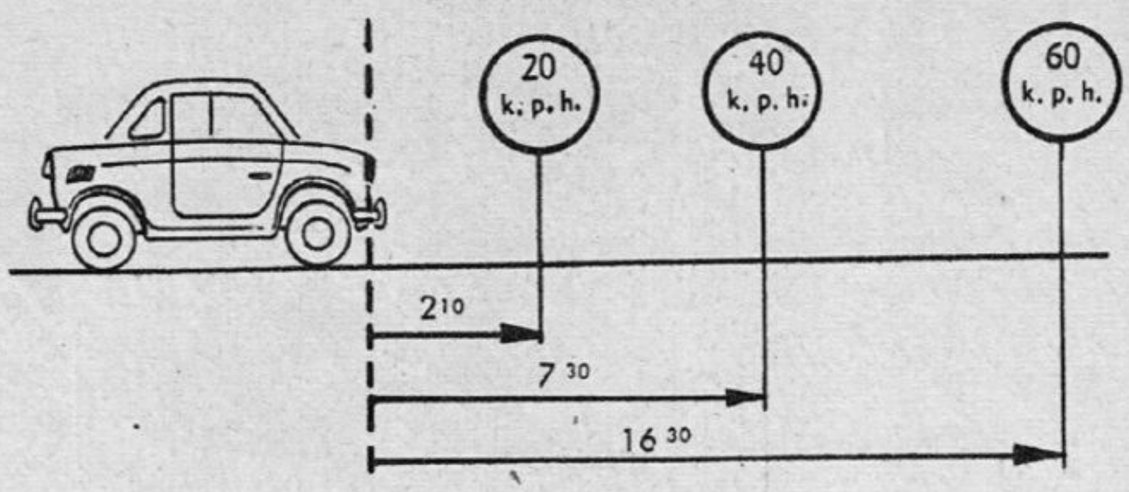


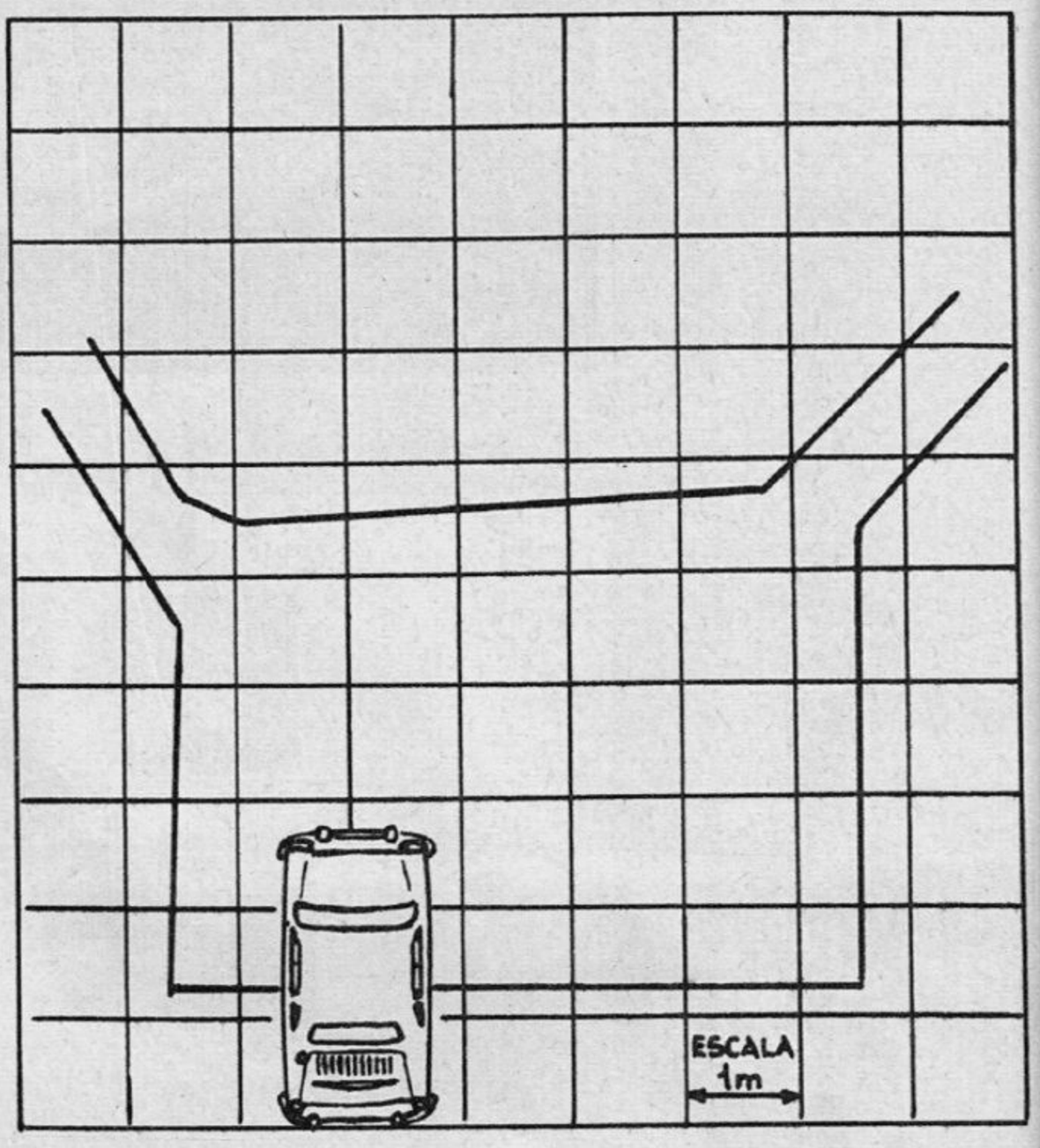
Arriba: la aceleración del Dinarg es adecuada para el ágil desplazamiento en el tránsito, coadyuvando las pequeñas dimensiones del coche. Abajo: ningún problema de desvanecimiento, durante nuestras pruebas de frenadas sucesivas.



El escalonamiento de marchas es el dado por las relaciones internas de la caja Sachs. Nos pareció que la multiplicación final era un tanto "larga", vale decir, la cuarta a veces un poco "pesada" para el motor.







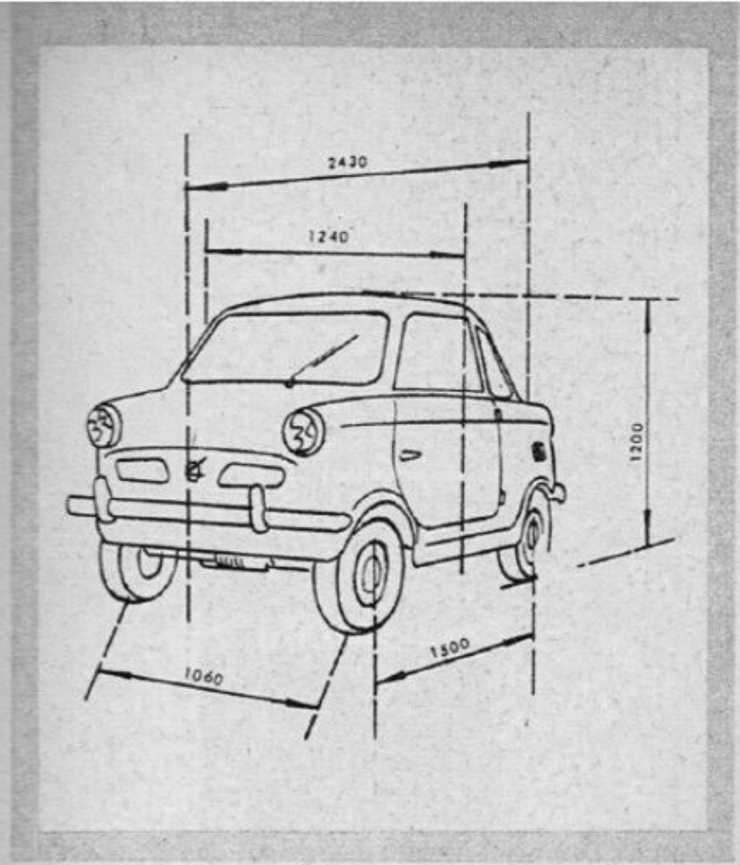
les, recubiertos con patines de goma. El acelerador es largo y de suave accionamiento, aunque en la posición de reposo está un poco demasiado vertical para el gusto de la mayoría. El embrague es muy celoso, aunque es blandito y suave. La palanca de cambios es del tipo deportivo, corto y vertical, rematado por una bocha bastante grande.

El tablero tiene un solo instrumento de aguja, el velocímetro, con cuentakilómetros incorporado; sendas luces indican carga de la dínamo (luz roja) y funcionamiento del motor en marcha atrás (luz verde). El velocímetro está iluminado con luz verde; es muy agradable y descansado, aunque la aguja debiera ser de un color que se destacara más. Una perilla a la izquierda del tablero se tira para hacer funcionar el cebador, que emplea el sistema de enriquecimiento de mezcla. El freno de mano está ubicado a la izquierda, pero como, colocado o no, no influye absolutamente sobre el desplazamiento del vehículo, podemos olvidarnos de él sin remordimiento de conciencia.

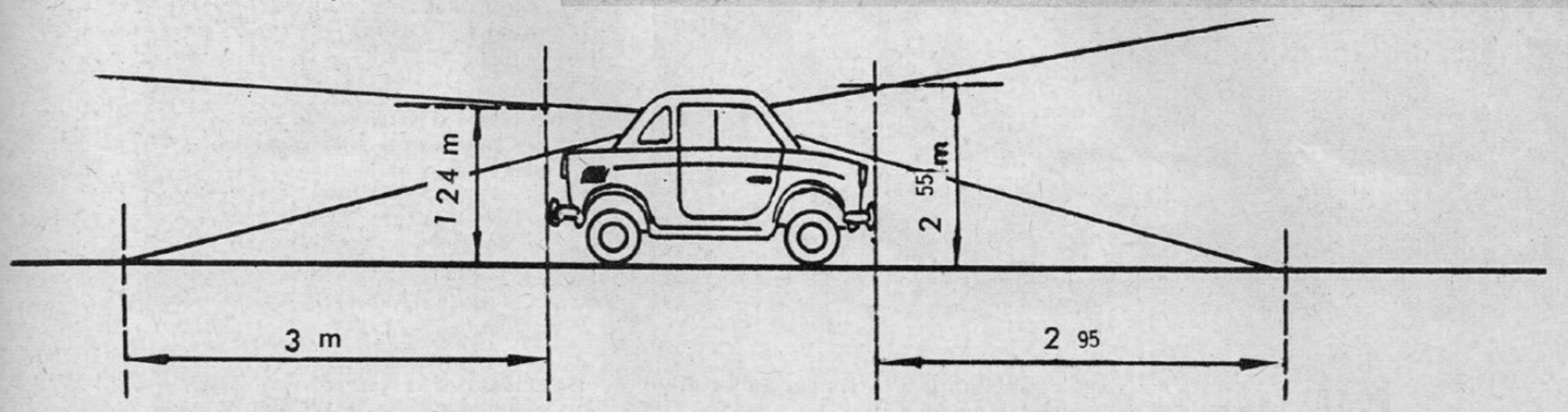
MANEJO

Se tira del cebador, salvo que el motor esté caliente, en cuyo caso no es nece-

https://argentoteca.blogspot.com



Arriba, izquierda: las distancias de frenado del Dinarg son buenas; los frenos acompañan la agilidad general del cochecito. Cuidado con las "cruzadas" si se frena a fondo. Izquierda: por visibilidad, no hay problema con el Dinarg, siendo ésta excelente en todo sentido. Arriba: No es cierto que el Dinarg sea "el producto manufacturado más pequeño del mundo", como dijo alguien, pero sus dimensiones son, por cierto, liliputienses. No obstante, dos personas viajan en él muy cómodamente. Derecha: nuestra "quinta rueda" prácticamente hizo desaparecer el Dinarg. Abajo: visibilidad del Dinarg, cotas horizontales y verticales (vista de perfil). A pesar del diámetro de giro excesivamente grande, el Dinarg es maniobrable por su reducido tamaño.



sario, y se gira la llave de arranque, presionando sobre el acelerador sin excederse de 1/3 de su recorrido. Si quiere arrancarse en marcha atrás, se empuja la llave hacia adentro, y se gira. En marcha adelante o marcha atrás, el motor siempre arranca en forma instantánea.

La unidad motriz es Sachs 200, con marcha atrás por inversión de rotación, de modo que para el caso de maniobras, hay que detener el motor y hacerlo arrancar de nuevo cada vez que se desea cambiar el sentido de marcha del coche.

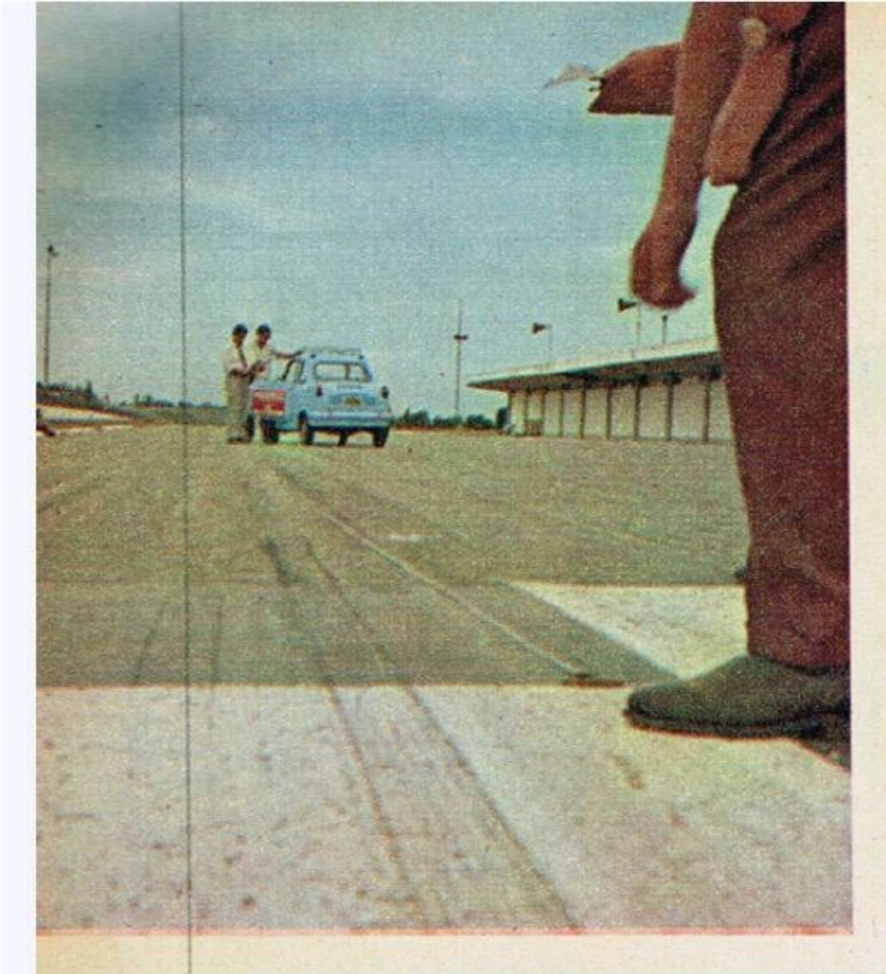
Una vez andando el motor, se aprieta el embrague, se mueve la palanca de cambios hacia adelante, y se desembraga y acelera en forma convencional. Hasta no "tomarle el pie" al embrague, será difícil evitar un pequeño brinco al iniciar la marcha. Luego, es cuestión de efectuar la habitual danza pagana sobre embrague y acelerador mientras que se van pasando los cambios a 2a., 3a. y 4a., operaciones que se hacen tirando la palanca para atrás; al soltarla, vuelve siempre a la posición central, ya que la caja es del tipo motociclístico.

El andar es sumamente ágil. Hay que hacer frecuente uso de la palanca de cambios, pero esto no es por cierto ningún sacrificio, ya que la palanca aludida tiene recorrido corto y la posición es tal que siempre está a mano. El pique es, además, perfectamente adecuado para el andar ciudadano; entre su aceleración, su pequeño y "filtrable" tamaño, y sus frenos excelentes (hidráulicos en las cuatro ruedas), pudimos comprobar que en el tránsito ciudadano, pasar a un Dinarg bien manejado es prácticamente imposible. La tercera alcanza más de 60, y es la marcha que más se usa en tránsito denso, puesto que no es conveniente enganchar la cuarta hasta los 50 km/hora aproximadamente. La relación final de demultiplicación es tal vez un tanto "larga", impidiendo que el motor desarrolle sus máximas r.p.m. en cuarta velocidad; el Dinarg corre casi tanto en 3a. como en 4a., si hay algún viento de frente...

La dirección es muy liviana pero es imprecisa y, debido a que se ha limitado el giro de las ruedas para no robar demasiado espacio adelante (piernas de los ocupantes), el diámetro de viraje es más digno de un auto grande que de una microcupé como el Dinarg. A pesar de lo impreciso de la dirección que conduce al convencimiento de que en alguna parte del varillaje se ha incorporado una pastilla de yun-yun, el Dinarg tiene condiciones de viraje realmente excepcionales. Durante nuestros tests de Autódromo, una de las habituales pruebas es entrar en la horquilla de la entrada a 70 kilómetros por hora, para fotografiar y comprobar condiciones de viraje y rolido. Con algunos coches hemos tenido algún problema para entrar a 70, pero con el Dinarg vinimos con acelerador a fondo, torcimos volante, y giró sin inconveniente de ninguna índole. Lástima que no tenga más potencia. Claro que, debido a lo impreciso de la dirección, el intrépido tiene que ser al principio bastante ídem; pero pronto se convence de que simplemente es cuestión de entrar zumbando, girar el volante, y tenerse fuerte. El coche *siempre* dobla, aunque a veces la cola pega un pequeño chicotazo al acomodarse (pero se asienta solo).

Los frenos son extraordinarios en su poder de desaceleración, pero el Dinarg es tan increíblemente cortito que si se

https://argentoteca.blogspot.com



Debido a la necesidad de no robar espacio en el compartimiento delantero, se ha limitado el giro de las ruedas directrices. La consecuencia es que los diámetros de viraje son sumamente amplios.

frena completamente a fondo, no es difícil que se cruce.

La suspensión es muy blanda; hay cabeceo sobre tramos quebrados, pero no es tanto como para molestar a los ocupantes. En partes malas, las irregularidades no se transmiten a los asientos. Teóricamente, el coche no debiera doblar bien por esa circunstancia, pero ya hemos visto que lo hace.

USO GENERAL

Para andar en ruta el Dinarg mantiene 60 km/hora en forma incansable, y además es tan manuable que casi nunca hay que levantar el pie del acelerador. Con este tipo de motor, conviene poner en práctica la costumbre de cerrar el contacto de cuando en cuando durante viajes largos, manteniendo el pie sobre el acelerador, para que, al entrar mezcla sin combustionarse refresque a la vez que lubrica.

El espacio para equipajes no es muy generoso; cabe una valija bastante grande detrás de los asientos (cuyos respaldares individuales son rebatibles), pero de ahí en adelante, es necesario confiarse a una parrilla en el techo; no debe cargarse demasiado, porque el peso y la mayor resistencia aerodinámica contribuyen a hacerle la vida más difícil al motorcito.

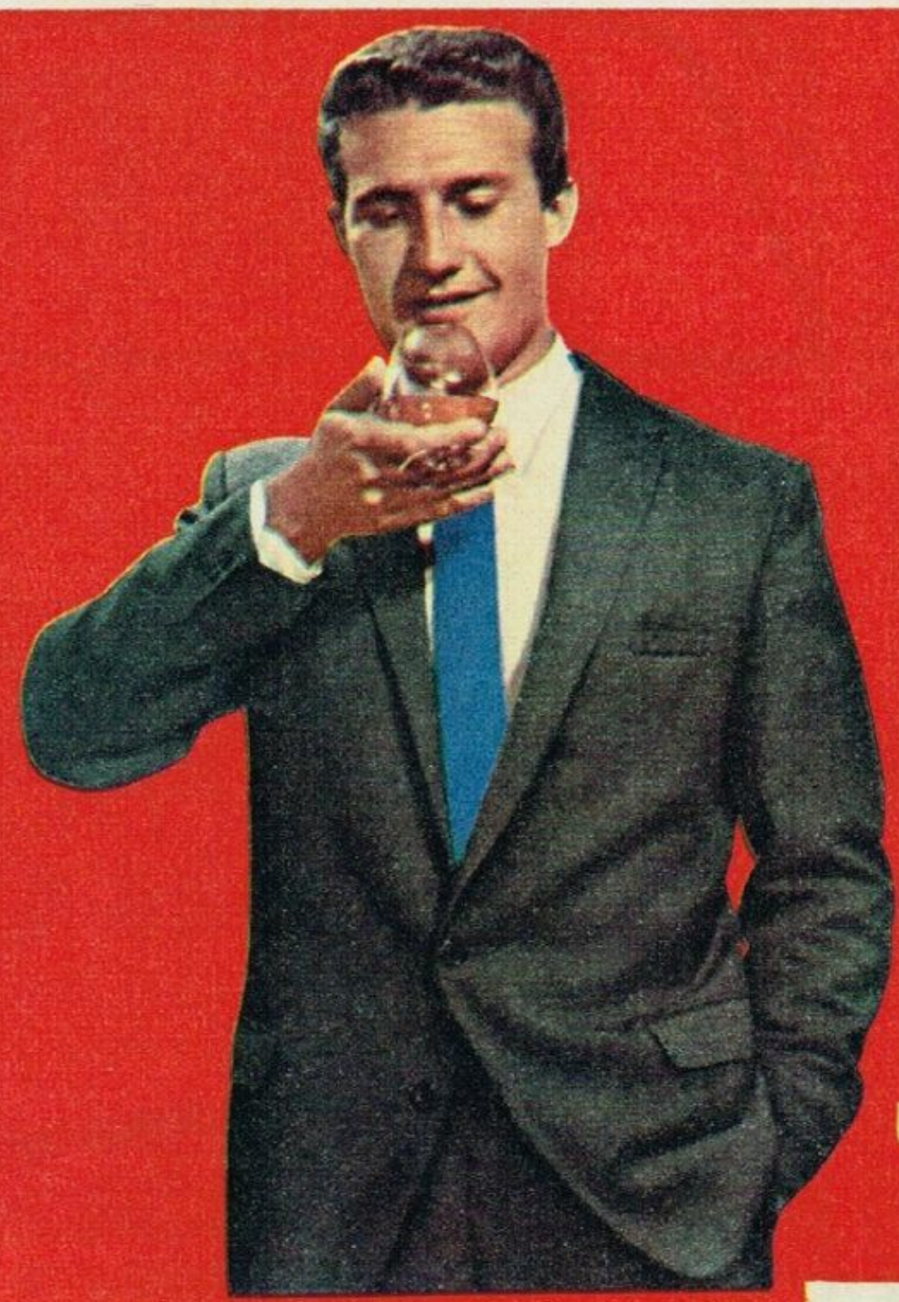
Estacionarlo no es, por supuesto, difícil, aunque sería más fácil si el coche tuviera más viraje. Para uso en ciudad el Dinarg es excelente por su maniobrabilidad, bajo consumo, y facilidad de ubicación en los huecos más inverosímiles. Tiene una bocina de grave y fuerte voz, que sobresalta a quienes van soñolientos al volante y se despiertan con el temor que tienen un Scania Vabis en su futuro.

JUJUY Y LA QUEBRADA DE HUMAHUACA

Lea esta amplia nota de actualidad turística que viene acompañada por un mapa desplegable y hojas de ruta recientemente relevadas, en PARABRISAS 33, que aparece el Jueves 18 de Julio

Después de los karts, el Dinarg debe de haber sido el vehículo más chico que jamás anduvo en el Autódromo. No obstante, se portó bien, y en viraje exhibió cualidades superiores a las de muchos autos de precio considerablemente mayor.

https://argentoteca.blogspot.com



Para
gente de
"clase"

OTARD-DUPUY

un coñac de "clase"

Coñac
OTARD-DUPUY

Coñac
OTARD-DUPUY
Reserva San Juan

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: Sachs monocilíndrico dos tiempos, 65 x 58 mm., 191 c.c., 10,2 H.P. Compresión 6,3 a 1. Carburador Bing descendente. Barrido por sistema Schnüerle. Enfriamiento a aire por turbina (cilindro envuelta en camisa de refrigeración.

Transmisión con embrague multidisco en baño de aceite. Caja de velocidades mecánica, cuatro relaciones internas: 3,62 - 1,82 - 1,24 y 0,83 a 1. Pasa por dos reducciones y la relación final es: 1ª, 18,75 - 2ª, 9,64 - 3ª, 6,45 - 4ª, 4,48 a 1. La marcha atrás se logra invirtiendo la rotación del motor. Suspensión independiente a las cuatro ruedas con elásticos transversales y horquillas, tipo eje columpiante.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE

En ciudad: 17 km/litro.
En ruta a 60/70: 18 km/litro.

ERROR DE VELOCIMETRO

Velocímetro del Auto:	20	40	60
Reales	22	40	60

ACELERACION

De 0 a 20 km/hora	4"4
De 0 a 40 km/hora	10"2
De 0 a 60 km/hora	26"8

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

37"2 traspuestos los metros finales a 65 km/hora.

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

En 2ª	100 kilos/ton. a 20 km/hora
En 3ª	45 kilos/ton. a 40 km/hora
En 4ª	22 kilos/ton. a 60 km/hora

VELOCIDAD MAXIMA EN CADA MARCHA

En 1ª	20 km/hora
En 2ª	42 km/hora
En 3ª	62 km/hora
Velocidad máxima:	75 km/hora

DISTANCIAS DE FRENADO

De 20 a 0 km/hora	2,10 m.
De 40 a 0 km/hora	7,30 m.
De 60 a 0 km/hora	16,30 m.

IMPERMEABILIDAD

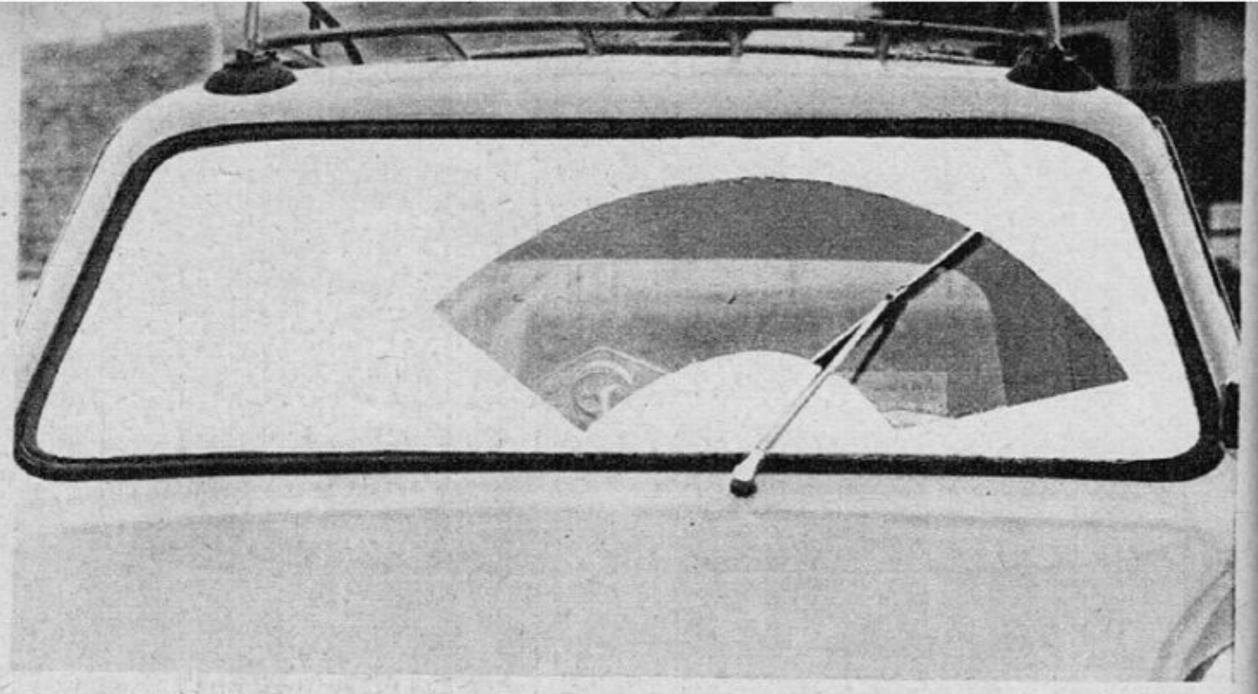
Tierra y Agua: algunas filtraciones, no excesivas. Entra agua en la toma de aire del carburador, produciendo rateos eventuales en su marcha.

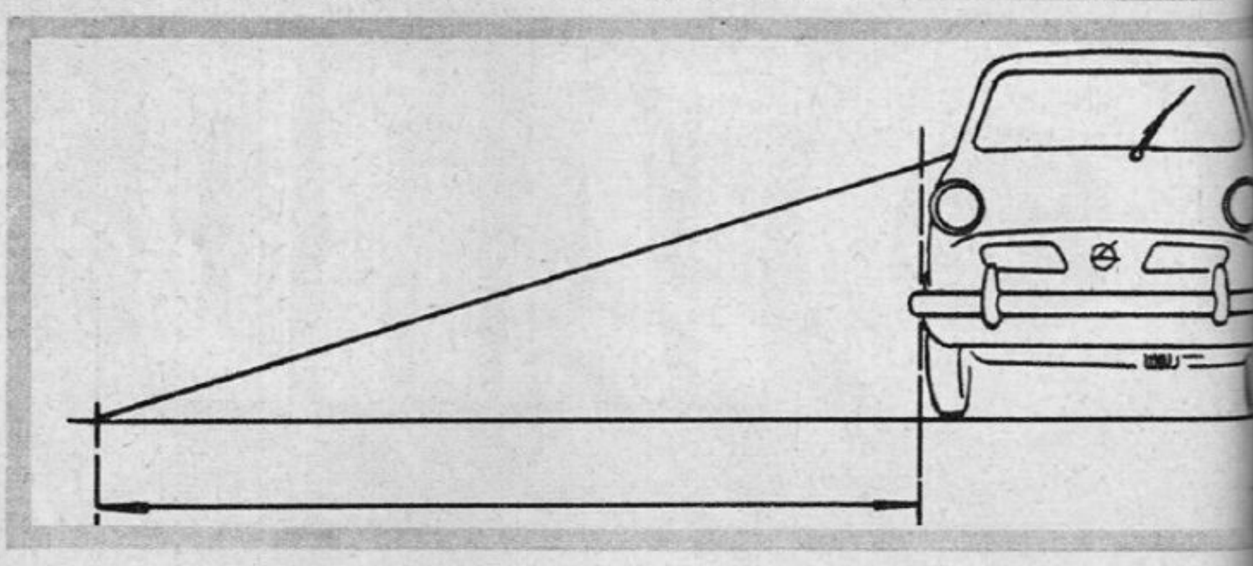
ACCESIBILIDAD Y MANTENIMIENTO

En general, bastante bueno; el motor se descubre levantando la tapa trasera, que tiene llave. Puede llegarse entonces fácilmente al carburador. Para llegar a los platinos es menester sacar una chapita ubicada al costado del cárter. El cilindro maestro de frenos está debajo del auto. Las ruedas tienen seis bulones cada una, cantidad que escasamente parece necesaria tratándose de un auto tan liviano.

DRAMATIS PERSONAE

- Este Test fue realizado íntegramente por personal técnico de PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (n.) y Guillermo Mártire, incluso las pruebas de aceleración y frenos en el Autódromo Municipal.



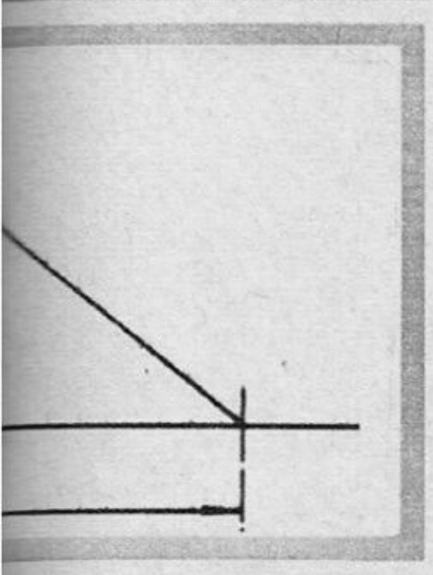


El equipo de norma incluye también luces de giro, con un ingenioso mecanismo de relojería que hace que la llave vuelva automáticamente a cero después de treinta segundos; cómodo y más barato que los sistemas en los cuales el retorno del volante automáticamente anula el funcionamiento del intermitente. No tiene guiñada. Ya que estamos sobre el tema luces, tiene todas las reglamentarias, dos luces de stop, alta, baja y posición, y luz de patente. También tiene "plafonnier" de norma, con una llavecita; en el interior de los parantes se encuentran ganchitos para colgar ropa durante el viaje, detalle que bien podría ser copiado por fabricantes de autos que cuestan tres veces lo que el Dinarg. Las luces de carretera no son excepcionales; el cambio se efectúa mediante un pedalín ubicado en el piso del compartimiento. El limpiaparabrisas es eléctrico; funciona muy bien, aunque el motorcito hace por lo menos tanto ruido como el motor del auto (no faltó el venenoso que dijo, "Y, si la potencia es la misma, más o menos...").

OTROS DETALLES

El motor es muy accesible; se llega a él levantando el capot, que tiene llave. En un costado del cofre del motor

https://argentoteca.blogspot.com



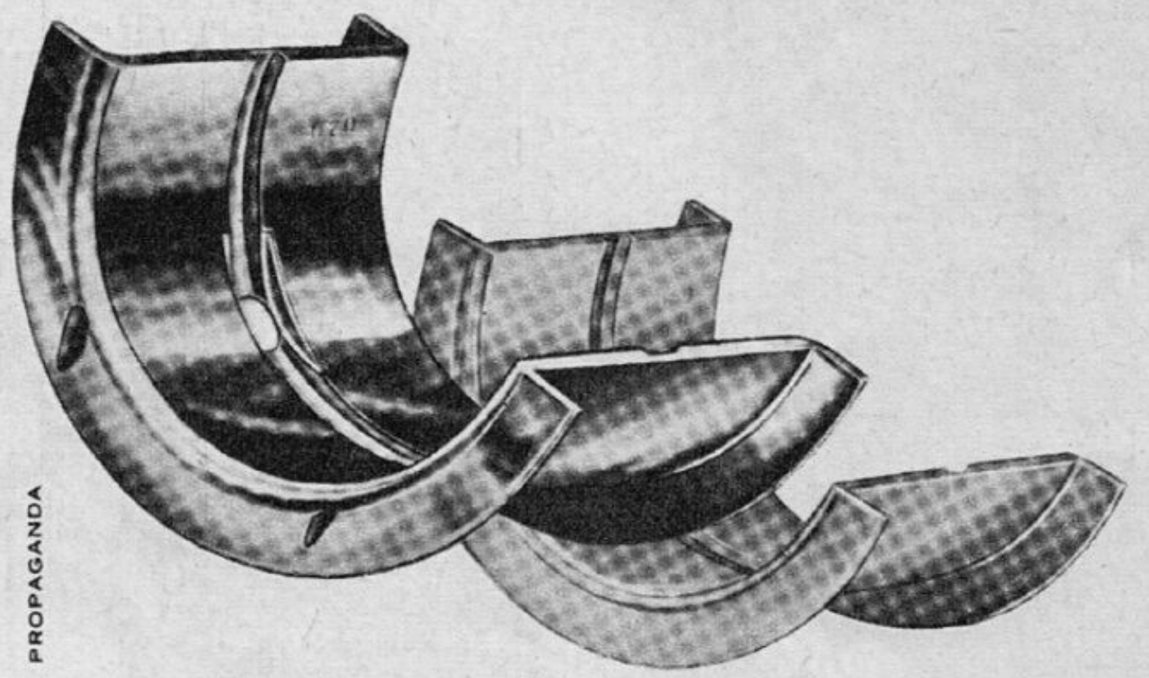
El limpiaparabrisas barre una zona pequeña, pero no hay problema, porque el vidrio está cerca del rostro del conductor. Izq. Abajo: No es cierto que Mártire esté haciéndole planteos tipo "váyase y no vuelva más" a Hansen. La cámara mintió. Izq. arriba: A 70 en la horquilla, con el peso del conductor hacia afuera, Dinarg doblando.

se encuentra la rueda de auxilio. La tapa del tanque de nafta no tiene llave; debiera tener, o por lo menos, debiera tener una boca "tipo auto" para que el dueño pueda comprarse una tapa con llave de las que venden en las casas de repuestos y estaciones de servicio. Tiene, en cambio, una bola con rosca, o sea que hay que ponerle, en caso de robo, una tapa de motoneta, que no tiene llave. El tanque no tiene medidor, y como el tubo de entrada es acodado, no hay absolutamente ninguna forma de saber cuánta nafta queda; hay que acordarse de reabastecer el auto de cuando en cuando, pero tiene una llave de reserva, así que nunca se va a quedar en la calle (salvo que al cargar nuevamente nafta, se olvide de pasar la llave de la posición "reserva" a la de "tanque principal"...).

Es una especie de sucesor del Topolino. Tiene menos velocidad máxima, pero acelera más (o al menos, da la sensación de hacerlo). Para andar en ciudad es ideal; para la ruta, no hay problemas en andar continuamente a 60 por hora. Y nadie puede discutir la extrema bondad mecánica del grupo motor-transmisión Sachs.

Es muy pequeño, pero es práctico, económico, y divertido para manejar. *

SU COJINETE
DE REPUESTO
DEBE SER **IN-DE-CO**
PORQUE **IN-DE-CO**
FABRICO EL
COJINETE ORIGINAL



UNIC PROPAGANDA

Cada uno de los COJINETES IN-DE-CO de repuesto tiene el mismo rendimiento de los cojinetes de BIELA, BANCADA y ARBOL DE LEVAS originales de fábrica.

IN-DE-CO
FEDERAL MOGUL

fabricantes para la Industria Automotriz Argentina

También cojinetes de repuesto para coches **americanos** y **europeos IGUALES A LOS ORIGINALES DE FABRICA.**

CASA MATRIZ:
Montevideo 431
Tel. 49-0254 - Buenos Aires

SUCURSAL ROSARIO:
Avda. Corrientes 555
Tel. 66285

https://argentoteca.blogspot.com

PARABRISAS POR LAS RUTAS DEL NORTE

Tercera nota por MARIO LAPRIDA

FOTOS: FERNANDO TEJERINA Y JUAN ALONSO

GLORIA Y

https://argentoteca.blogspot.com

PAISAJES DE SALTA

Ya estamos en la ciudad capital de la provincia de Salta.

Hemos marchado siempre país arriba —Tucumán: 445 metros sobre el nivel del mar; Salta: 1.187 metros —utilizando fundamentalmente la gran vía de acceso al norte que brinda la Ruta 9, Juan Bautista Alberdi, Panamericana.

Cruzando el límite interprovincial, esta ruta empalma con la 55 que, en Rosario de la Frontera, nos coloca sobre la Ruta 34. Ciento treinta kilómetros más adelante desviamos por la izquierda en Torzalito y enfilamos hacia la ciudad de Salta durante cuarenta y cuatro kilómetros. Todo el trayecto recorrido está íntegramente pavimentado.

https://argentoteca.blogspot.com

GLORIA Y PAISAJES DE SALTA

Salta es una provincia triplemente privilegiada en el contexto argentino. Privilegiada por el clima, por el suelo y el subsuelo. Dentro de esta escala de valoraciones existe una cuarta dimensión: las mujeres y los hombres que la pueblan. De allí que nos sea dado hablar de cordialidad salteña, de hospitalidad salteña, de amistad salteña como de un rasgo distintivo.

Salta con sus serranías y pueblos arraigados en las alturas toca las tierras de Bolivia. Sus fuentes de petróleo surgen junto al Paraguay.

En el otro extremo de su curva de herradura —con la que acuña el perfil de su hermana jujeña— Salta confina con la majestuosa cadena de montañas que se alzan entre Chile y nuestro país y arranca el oro, el azufre, el uranio y el wolfran de sus laberintos subterráneos.

La tercera parte de su superficie está cubierta por un manto de bosques. El urundel, el lapacho, el cebil colorado y blanco, el quebracho y otras especies forestales alimentan la industria de la madera. Estos bosques y montes constituyen la décima parte de nuestra riqueza forestal.

A la exuberante selva tropical regada por las aguas del Bermejo en Orán se suman los cultivos de frutales y tabaco, el algodón, el arroz de Metán, la producción de los ingenios azucareros que ocupa el tercer lugar —después de Tucumán y de Jujuy—, las plantaciones de olivos, los viñedos, los campos de trigo.

En La Viña funciona la Estación Experimental del Ministerio de Agricultura de la Nación que ensaya el cultivo del azafrán, del té misionero, del guayule y del esparto. Una firme voluntad de transformación alienta en el alma salteña. Mientras la Estación Experimental proyecta el futuro agrícola de la provincia la explotación del tabaco, el tomate, la caña de azúcar, el algodón, el pimiento, se ha intensificado año tras año con el propósito de ir reemplazando la siembra tradicional de cereales —centeno, cebada, maíz— que resulta menos rendidora a la economía provincial.

Surcada por ochenta cursos de agua, con el incentivo pluvial de cada verano y su clima propicio, Salta presenta la posibilidad de una amplísima variedad de cultivos. Sin embargo la falta de obras hidráulicas incide negativamente sobre el desarrollo de la agricultura. Veamos unas cifras elocuentes. Sobre 1.990.000 hectáreas aptas para la siembra solamente son trabajadas 135.000.

Su población es de 413.000 almas.

Bastan los dedos de una mano para contar entre sus 23 departamentos los que no tienen perspectivas agrícolas.

I. - RADIOGRAFIA CIUDADANA

Primero fue el valle de Salta y la ciudad de Lerma. Luego hubo un trueque de nombres y Salta fue la ciudad, Lerma el valle.

Desde el vecino cerro de San Bernardo —271 metros de altura— se puede abarcar cómodamente este complejo urbano de 120.000 habitantes.

El valle en que está situada es amplio y de gran fertilidad.

En el siglo XVIII desempeñó un papel protagónico entre la Pampa y el Alto Perú. Las grandes tropas de mulas que eran arriadas desde las praderas de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe, hasta las lejanas minas de Potosí, invernaban en las ricas dehesas del valle lermense. Sólo así los animales podían resistir el difícil viaje por la Quebrada de Humahuaca y la Puna.

Hacia el sudoeste, bosques de sauces decoran el curso del río Arias.

Las verdes lomas de San Lorenzo ofrecen en el oeste el grato e indispensable refugio estival. Piénsese que en enero, a la hora de la siesta las mujeres recurren a sus sombrillas para poder transitar por las calles llenas de sol, y se tendrá una idea cabal del valor de esos caminos arbolados, de esas fincas veraniegas, de esos recreos con pileta, de las hosterías y confiterías sitas en San Lorenzo.

Al pie del cerro San Bernardo se levanta el monumento a don Martín Miguel de Güemes.

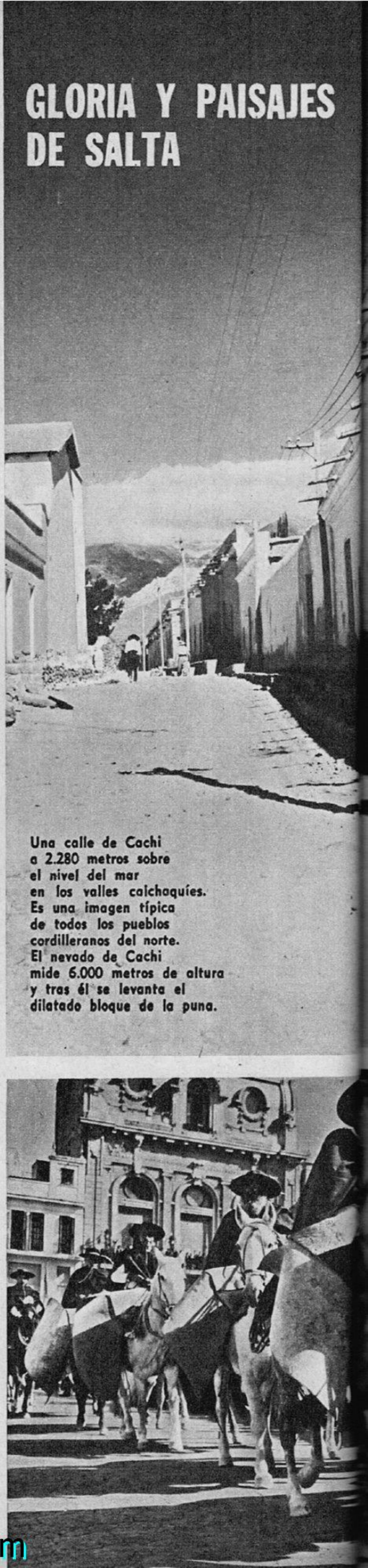
Fundada en 1582 por el licenciado don Hernando de Lerma, gobernador de Tucumán en el virreinato del Perú, Salta pasó a ser capital de la Intendencia de Salta en 1782. Fue ciudad próspera y culta en la época colonial y reducto de la libertad originada en mayo hasta el fin de las guerras de la emancipación americana.

Su Catedral guarda los restos de Güemes, el incorruptible; Alvarado, el ecuánime, y Arenales, el austero.

Pocas son las ciudades de nuestro país que conservan las peculiaridades edilicias de su pasado histórico. Salta nos sorprendió con sus casas modernas de estilo colonial.

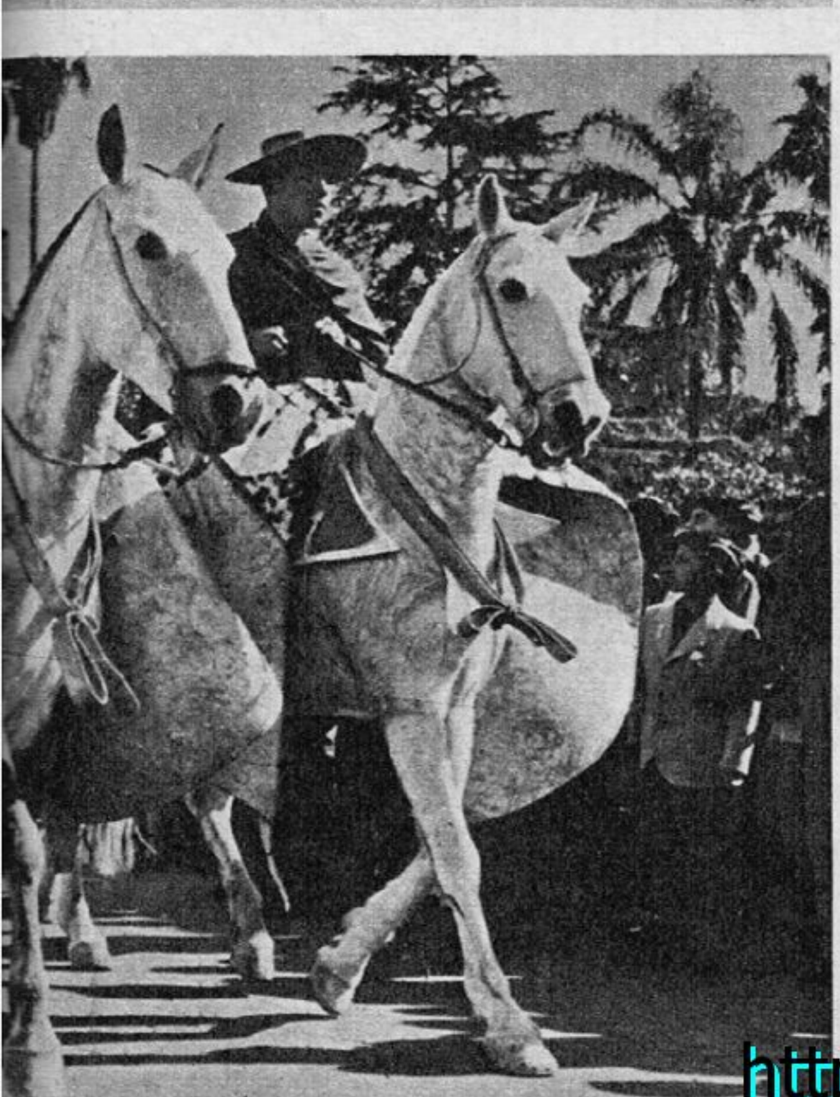
Los historiadores han destacado el hecho de que las formas del estilo colonial en la Argentina pertenecen al renacimiento y al barroco, lo que marca una profunda diferencia con Bolivia y Perú, en cuyas construcciones es evidente la influencia indígena.

En el lugar donde estaba la casa



Una calle de Cachi a 2.280 metros sobre el nivel del mar en los valles calchaquíes. Es una imagen típica de todos los pueblos cordilleranos del norte. El nevado de Cachi mide 6.000 metros de altura y tras él se levanta el dilatado bloque de la puna.

https://argentoteca.blogspot.com



que "fue despacho oficial de don Martín Miguel de Gûemes" —Buenos Aires y Caseros— se levanta el Hotel Salta, edificio de cinco pisos de altura integrado por departamentos compartidos, departamentos sin compartir, habitaciones con baño privado y departamentos suite.

Del mismo modo que en San Miguel de Tucumán, en Salta el nivel gastronómico actual destruye el arraigado prejuicio porteño que dictamina que en el norte se come mal. En Salta se come bien. La comida es fresca y bien elaborada. La calidad, sencillez y abundancia de lo que nos sirvieron puede ser comprobada en La Castiza, Alberdi 134; La Madrileña, España 421, y las churrasquerías y bares que iluminan y ahuman las noches salteñas en torno de los lagos del parque San Martín.

En los hoteles Colonial, El Plaza, Colón y California, también se consiguen cómodos alojamientos.

Las noches de la urbe salteña pueden llegar a configurar para el turista —siempre que se lo proponga— un mundo de distracciones girando en la órbita de la aventura. En ese sentido, además del Quick Lunch, en Alvarado al 700, debe encaminar sus pasos hacia el Sans Souci, Rioja al 100; hacia Las Vegas, Tucumán al 300, frente al cual está el Bacarat.

Alrededor y en la vecindad de la plaza 9 de julio —verdadero centro histórico de la ciudad rodeado por la Catedral, la iglesia de San Francisco, el Cabildo, en cuyos altos está instalado el Museo Colonial, Histórico y de Bellas Artes— funciona la red principal de comercios en los cuales el turista, además de hallar los productos más necesarios —e incluso todos aquellos que no lo son tanto— puede cargar su bolso con diversos frascos de dulces norteños. Es en Salta donde el paladar del buen curioso realiza su encuentro con un dulce cuyo nombrecito le viene sonando en los oídos desde Tucumán: el dulce de cuaresmillo, que servido con quesillos justifica cualquier atracón.

II.-LA CUESTA DEL OBISPO

La ruta 59, consolidada, nos transporta a través de Chicoana, hasta la ruta 40, que vincula San Antonio de los Cobres con Cafayate y comprende los Valles Calchaquíes.

El primero de los bellísimos escenarios naturales que nos salen al paso es la Quebrada de Escoipe. Cuando ésta queda atrás sumida en la distancia y el camino prosigue en línea ascendente, entramos en la llamada Cuesta del Obispo (110 km. de Salta). Después de cruzar extasiados la maravillosa escena del valle encantado alcanzamos los 3.720 metros de altura sobre el nivel del mar. Para nosotros que no hemos intentado escalar el Aconcagua, la travesía de la Cuesta del Obispo fue un mano a mano con el infinito. Allí uno se vuelve todo ojos; se vive como en suspenso, no de peligro, sino de bellezas. Luego encontramos algo así como una región pampeana allá arriba, Cachipampa, y nos lanzamos rumbo a Payogasta en la ruta 40, engarzada en los Valles Calchaquíes, a 148 km de altura, pasando por la famosa recta de Tin Tin, la vista del nevado de Cachi.

Hemos concluido una jornada de labor y de placer y vamos a emprender otra no menos agradable y laboriosa recorriendo los Valles Calchaquíes salteños desde Payogasta al sur hasta Cafayate.

III.-LOS VALLES CALCHAQUIES

A 2.280 metros sobre el nivel está situada Cachi (168 km de Salta) sobre la margen derecha del río Calchaquí. Hay allí hoteles relativamente modernizados, con baños confortables. Hay una antigua iglesia parroquial. Creemos que su antigûedad data del siglo XVIII; ha sido restaurada en 1947.

Más adelante, avanzando siempre por la ruta 40, consolidada, surge San José de Escalchi en el valle del río Calchaquí. Limitan el largo valle dos cordones montañosos paralelos cuyas cumbres distan entre sí de 60 a 80 kilómetros. El cordón oriental se eleva a más de 3.000 metros sobre el nivel del mar.

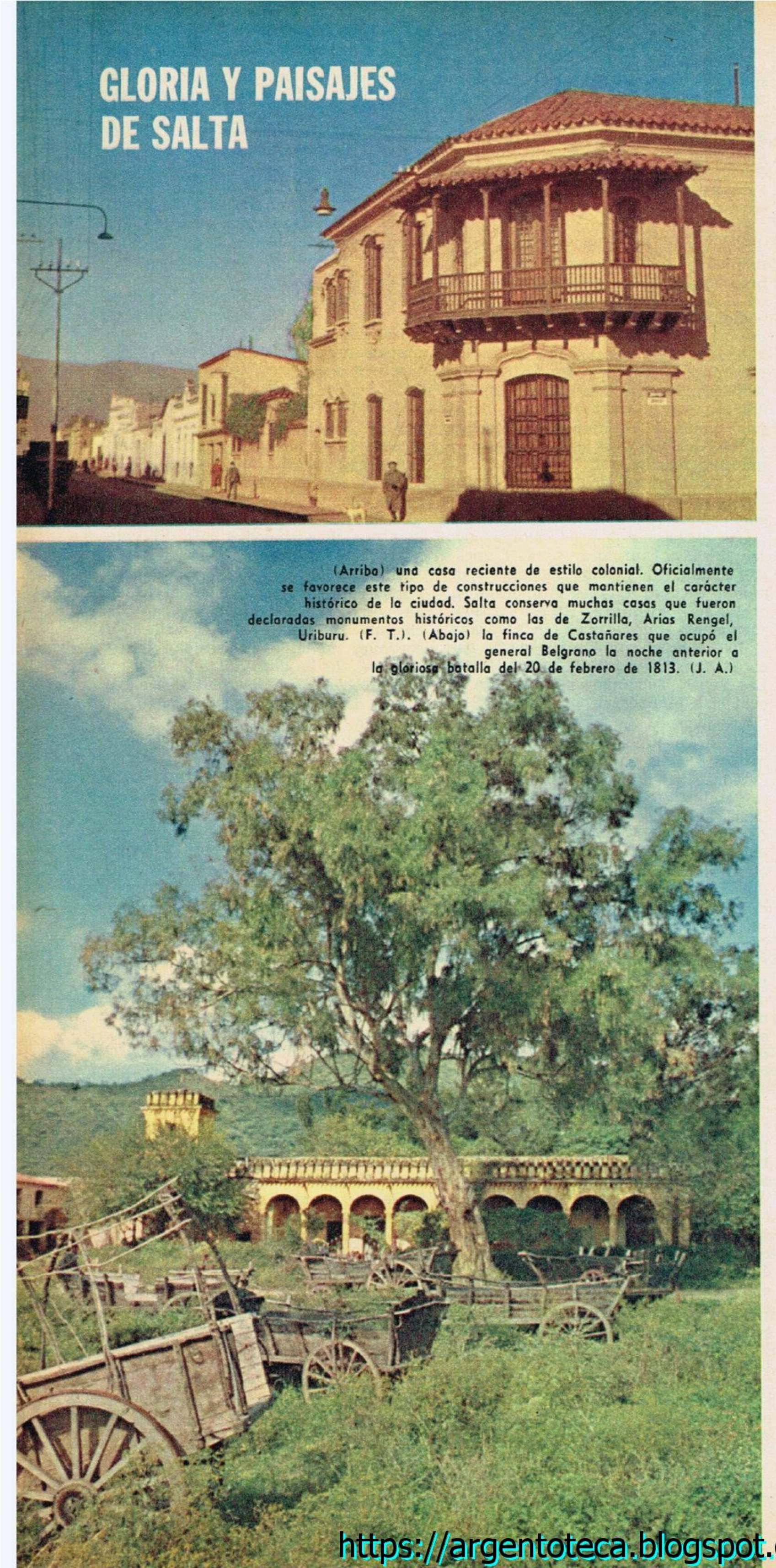
El adobe es aquí utilizado para cercar potreros o terrenos cultivados y construir viviendas. El ganado pace en campos vestidos de alfalfa alegremente verde. Es ganado de exportación. Cubre nuestro intercambio comercial con Chile y con Bolivia. Abundan los viñedos. Las plantaciones de pimientos y de ajíes son columnas básicas de la economía de los Valles Calchaquíes; representan más del 80 % de la producción nacional.

Luego entramos en Seclantás, ubicada a 189 kilómetros de Salta y a 2.060 metros sobre el nivel del mar. Aquí contemplamos una iglesia antigua que, juntamente con la de Molinos y la del pueblo de la Merced, constituye una construcción arquetípica del grupo arquitectónico calchaquí. A 15 kilómetros de Seclantás está Molinos. Ya hemos mencionado su artística y tradicional iglesia del siglo XVII, donde se conserva en un ataúd la momia del general Nicolás S. de Isasmendi Echalar. Desde Molinos marchamos rumbo a Cafayate, la población más importante de estos valles. Cafayate dista 197 kilómetros de Salta y su altura sobre el nivel del mar llega a 1.660 metros.

Es centro de veraneo. Une a la delicia de sus frutas el sabor memorable de sus vinos. Hay hotel de turismo provincial y hoteles privados. Desde Cafayate puede emprenderse una excursión de gran interés arqueológico a San Isidro (unos 5 kilómetros de marcha) y a las ruinas de Tolombón

https://argentoteca.blogspot.com

GLORIA Y PAISAJES DE SALTA



(Arriba) una casa reciente de estilo colonial. Oficialmente se favorece este tipo de construcciones que mantienen el carácter histórico de la ciudad. Salta conserva muchas casas que fueron declaradas monumentos históricos como las de Zorrilla, Arias Rengel, Uriburu. (F. T.). (Abajo) la finca de Castañares que ocupó el general Belgrano la noche anterior a la gloriosa batalla del 20 de febrero de 1813. (J. A.)

(14 kilómetros hacia el sur) que fue capital de los diaguitas, cuya cultura se expandió por la región andina y subandina desde Salta a San Juan Los diaguitas practicaban la agricultura y la ganadería y dejaron en el arte de la alfarería y de la decoración obras de extraordinario valor.

El panorama de la provincia no se agota con lo que hemos apuntado aquí.

Un espléndida sucesión paisajística de cumbres y hondonadas, de ríos y montañas, de arenales y vergeles, de testimonios sagrados y profanos del ayer histórico argentino y sudamericano aguardan al turista en regiones como la Quebrada del Toro, la Quebrada de Guachipas, Alemanía, Incahuasi, Tastil, Morohuasi y San Antonio de los Cobres. Es necesario visitarlos. Ello puede hacerse en un plazo no mayor de unas vacaciones normales. El único obstáculo que debe ser calculado anticipadamente para no frustrar la amplitud de nuestros deseos es el del clima de la región. Hay que tener presente que la temporada estival es también la de las fuertes precipitaciones pluviales del noroeste. Las lluvias cierran los caminos —léase rutas 40 y 51—, producen desmoronamientos que requieren una constante labor reparadora de las patrullas móviles de Vialidad. Pasan días antes que un tramo obstruido pueda ser habilitado.

Desde el punto de vista del turismo automovilístico, PARABRISAS aconseja realizar el viaje en el período que va de abril a diciembre.

No podía faltar el artista enamorado de Salta que supiera captarla en perfectas imágenes fotográficas —una casi imposible síntesis de arte y documento, de testimonio y magia— en blanco y negro o color. Es el señor Juan Alonso, cuya casa de Boedo 167 en la capital salteña recomendamos visitar para conocer la completísima colección de diapositivos de que dispone sobre el noroeste del país. ★

Este viaje, el tercero de la serie PARABRISAS EN LAS RUTAS DEL NORTE, fue realizado por nuestro equipo de turismo en un CITROEN 2 CV cedido por AUTOMOVILES CITROEN S. R. L. como contribución al esfuerzo periodístico de PARABRISAS para la difusión del turismo automovilístico en el país. Cabe destacar que el vehículo cubrió el itinerario completo sin nigún inconveniente. Condujo el Sr. Pío Palacios.

PARABRISAS agradece a la Sra. René Reyes de Aráoz, directora de Turismo de Salta, y a sus colaboradores directos por su gentil cooperación en la preparación de esta nota.

INFORMACION ACTUALIZADA - PRECIOS

Para obtener direcciones, condiciones, precios actualizados y cualquier otra información sobre hoteles y pensiones de las ciudades y pueblos que figuran en nuestras hojas de ruta sobre la provincia de Salta, dirigirse a EDIFICIO DEL VIAJERO, sección informes, Perú 22. T. E. 30-2061.

https://argentoteca.blogspot.com

Pick Up Sporty

BAMBI

para 300 kgs. de carga

Un vehículo de extraordinario rendimiento.
Ideal para el transportista,
para las vacaciones,
para todos los usos de la vida diaria.

Carrocería en un sólo block de resina poliester, reforzada con fibra de vidrio; chasis de caños rectangulares de acero; capota de plástico o de lona (opcional). Velocidad máxima: 90 kms. Consumo: 4 litros cada 100 kms.

EXTRAORDINARIO PRECIO PRESENTACION:

$ 139.800.- (Sin accesorios)

AMPLISIMOS PLANES DE FINANCIACION, DE ACUERDO A TODA POSIBILIDAD, EN

FABRICA de AUTOMOTORES UTILITARIOS S.A.I.C. y F.

Centenera 1851 - T. E. 92-9174 y 921-3531

y en sus concesionarios:

AUTOCAM S.A. - Rivadavia 3872 - Capital • MOTORLINE S. A. - Callao 35 - Capital • M. ARMADA Y CIA. - Av. de Mayo 1281 - Capital • MAREMOTO - Independencia 2566 - Mar del Plata • MOTOLANDIA - Plaza Italia 61 La Plata • GARCIA, GRECO Y CIA - R. S. Peña 252 Junín • CITON'S MOTOR - Cabildo 76 - Morón • CALVIÑO E HIJOS - Tablada 62 - Córdoba • J. GOZAL Y CIA. Sarmiento 8 - Salta • PAVIGLIANITI HNOS. - San Martín 1126 - Mendoza • D. JULIO C. MORINI - 9 de JULIO 436 - Tandil • ELECTRO RADIO STA. FE - Rosario 2657 - Santa Fe • SAVOY Y BRAILLARD - Cabrera 1450 - Baradero • LUIS PASETTI - Av. Pavón 5130 Lanús • BALAIAN Y CIA. - Las Flores 499 - Wilde MICROMECANICA - Triunvirato 5891 - Capital • VICENTE CORE - Local 8 - Galería Rioja - Corrientes • RAUL PRIETO - Sarmiento 322 - Bahía Blanca • AUTOMOTORES BOULOGNE - Av. Rolón 3265 - Boulogne - S. Isidro. •

https://argentoteca.blogspot.com

GLORIA Y PAISAJES DE SALTA

HOJA DE RUTAS — PROVINCIA DE SALTA, DESDE LIMITE CON TUCUMAN HASTA LIMITE CON JUJUY

Entramos en la Provincia de Salta desde territorio tucumano cruzando el puente sobre el Río Tala por la Ruta 9 pavimentada que nos trajo de Buenos Aires vía Rosario, Córdoba, Santiago del Estero, Termas de Río Hondo y San Miguel de Tucumán.

Derecha: Policía caminera y doble curva del camino. Casi mil metros después la Ruta 9 vira hacia el noroeste y atraviesa Pampa Grande y confluye con la Ruta 68 en la Viña, más allá de Guachipas. En nuestro viaje al norte conviene abandonar aquí, a casi 1 km. del límite con Tucumán, la Ruta 9 para avanzar por la Ruta 55 que ofrece la ventaja de estar pavimentada. Por su parte la Ruta 9 al cruzar Pampa Grande presenta una gran parte de su trayecto de tierra y el resto consolidado.

Kilómetros por Ruta 55 desde límite con Tucumán hasta Rosario de la Frontera

0	Izquierda: Ruta 9 que lleva a Guachipas.
	Tala (estación Ruiz de los Llanos).
	Izquierda: Esso, servicentro El Tala, en construcción.
1	Izquierda: Hostería El Tala, bar y minutas.
	Lomo de burro.
4	Curva hacia izquierda.
20	Curva hacia derecha.
	Curva hacia izquierda.
	El Infiernillo.
	Curva hacia derecha.
22	Atención: curva hacia la izquierda muy brusca.
23	Curva hacia izquierda.
25	Curva hacia derecha.
27	Izquierda: Campamento Vialidad.
29	Curva hacia derecha.
	Curva hacia izquierda.
34	Curva hacia izquierda.
35	Los Sauces y curva hacia derecha.
37	Cruce de ganado y curva hacia derecha.
39	Curva hacia derecha.
40	Curva hacia izquierda.
43	Zigzag y luego curva hacia derecha.
	Luego: paso a nivel sin barreras.
	Curva doble, rieles del ferrocarril a la derecha.
45	Arroyo San Martín.
47	Curva hacia izquierda.
	Rosario de la Frontera. Población: 7.000 habitantes. Altura sobre el nivel del mar: 700 metros.
	Para ir al Hotel Termas hay que doblar por la derecha, calles Gral. Güemes y 20 de Febrero. Después del A.C.A.: paso a nivel sin barreras. Es la Ruta 34 pavimentada. 1 km. después nuevo paso a nivel sin barreras. 4 kms. después Arroyo Salado; desviar por la derecha senda ripiada hacia la altura en que está ubicado el Hotel a un par de kms. de Arroyo Salado.
	Este hermoso hotel es como una ciudad en escala reducida. El Hotel Termas tiene casino permanente, shows musicales, peluquería, lavadero mecánico, pastelería y panadería, usina propia con 3 motores, cámara frigorífica y fábrica de hielo, cine, imprenta, consultorio médico, etc. Capacidad: 366 habitaciones. Las aguas termales surgen a altas temperaturas; no se requiere recalentarlas para obtener su efecto curativo. Es, además, hotel para pasajeros privados.

Kilómetros por Ruta 34 desde Rosario de la Frontera hasta límite con Jujuy

1294	Plaza central de Rosario de la Frontera: fin de ruta 55 y empalme con Ruta 34.
1296	Curva hacia izquierda.
1297	Zigzag del camino.
1299	Puente Río Rosario.
1301	Curva hacia izquierda.
	Curva hacia derecha.
1302	Curva hacia izquierda.
1303	Puente Río Naranjo.
1305	Horcones.
1311	Curva hacia izquierda.
1312	Río de las Cañas.
1318	Yatasto. Posta de Yatasto. Histórica entrevista de San Martín con Belgrano y Güemes, el 30 de enero de 1814.
1319	Curva hacia derecha y puente Río Yatasto.
1320	Parque El Descanso, Vialidad Nacional.
	Paso El Durazno.
1323	Metán Viejo y curva hacia izquierda.
	Curva hacia izquierda.
1325	Curva hacia izquierda.
1326	Puente Río Metán.
	Curva hacia derecha.
	Curva hacia izquierda.
1328	Curva hacia derecha.
1329	Metán. Zona urbanizada.
1330	Izquierda: Y.P.F. gomería. Nafta especial, lavado, engrase. Funciona toda la noche. Hospedaje y hostería.
	Curva hacia izquierda.
1331	Curva hacia derecha.
	Puente Río Conchas.
1334	Curva hacia derecha.
1336	Curva hacia izquierda.
1337	Curva doble.
	Curva hacia derecha.
1338	Curva hacia izquierda.
	Puente arroyo Las Tipas y curva hacia derecha.
1344	Curva hacia izquierda.
	Curva hacia derecha.
1346	Curva hacia izquierda.
1348	Puente (6 metros de ancho) Río Piedras.
1349	Curva hacia derecha.
1351	Izquierda: Campamento Vialidad.
1352	Curva hacia izquierda.
1353	Curva hacia derecha.
1354	Zigzag de la ruta.
1355	Curva hacia izquierda.
1356	Curva hacia izquierda.
	Puente Río Blanco y curva hacia derecha.
1359	Curva hacia izquierda.
	Puente arroyo Chato.
1361	Curva hacia izquierda.
1363	Puente arroyo Lumbreras y curva hacia derecha.
1364	Derecha: Estación Compresora, Gasoducto y zigzag de la ruta.
1366	Curva hacia izquierda.
1367	Curva hacia derecha.
1368	Curva hacia derecha.
1370	Curva hacia izquierda y puente arroyo Tres Luces.
	Curva hacia derecha.
	Curva hacia izquierda.
1374	Curva hacia derecha.
1376	Curva hacia derecha.
	Puente Río Juramento.
	Derecha: Y.P.F., surtidores. Hostería.
	Poco después; monolito, referencia histórica. Dice la placa: 'A 1 km. más o menos de aquí en la margen norte del Río Juramento, el ejército patriota al mando del general Belgrano, juró el 13 de noviembre de 1813 fidelidad a la Soberana Asamblea General Constituyente reunida en Buenos Aires el 31 de enero de 1813. En un árbol que ya no existe mandóse grabar esta inscripción: Triunfaréis de los tiranos y a la Patria daréis gloria si fieles americanos, juráis obtener victoria'.
1379	Curva hacia izquierda.
	Curva hacia derecha.
1381	Puente arroyo (sin cartel) y curva hacia derecha.
1383	Virgilio Tedin.
1388	Cruz Quemada y curva hacia izquierda.
	Curva hacia izquierda.
	Curva hacia derecha.
1393	Curva hacia izquierda.
1395	Curva hacia izquierda.
1396	Mesitas.
1400	Curva hacia derecha.
1401	Palomitas.
1403	Curva hacia izquierda.
1404	Curva hacia derecha.
1417	Puente arroyo Cabeza de Buey.
	Curva hacia derecha.
1424	Torzalito.
	Izquierda: Camino pavimentado a la capital de Salta.
	Curva hacia izquierda y puente Río Mojotoro.
1425	Curva hacia izquierda.
	Paso a nivel sin barreras.
1431	Güemes.
	Surtidores.
	Hospital.
	Curva hacia derecha.
1432	Paso a nivel sin barreras.
1433	Curva hacia izquierda.
1439	Curva hacia derecha.
	Derecha: Estación ferroviaria KM. 1094.
1440	Curva hacia izquierda.
	Zigzag de la ruta.
	Izquierda: camino provincial. No desviar de la ruta. Cruzar puente arroyo Saladillo.
1443	Curva hacia derecha.
1445	Puente Río de las Pavas.
	LIMITE INTERPROVINCIAL, SALTA-JUJUY.

DE JUJUY A SALTA

Kilómetros por Ruta 9 escala descendente Camino de cornisa

	Desde el límite interprovincial nos separan 46 kms. de la ciudad capital salteña. Y 25 kms. de La Caldera.
1654	Límite interprovincial. Camino consolidado en excelente estado.
1642	Fin de consolidado y empieza pavimento. Badén.
1638	Primer puente angosto.
	Segundo puente angosto.
	Tercer puente angosto.
1631	La Caldera a 1 km. a la derecha.
	Derecha: río.
1623	Luego de un tramo recto reaparecen las curvas y 5 badenes. Hay 1 solo cartel de advertencia.
	Nuevo baden.
	Siguen tres badenes más.
1620	Fin de camino sinuoso. Durante todo este camino tendrá que manejar con prudencia y dejar que el paisaje que brinda la ruta de cornisa sea disfrutado por los que viajan como acompañantes.
1618	Vaqueros.
	Policía y curva hacia izquierda.
	Puente.
	Unos 6 kms. más adelante ya estamos en la zona urbana. Entramos por lugar histórico: Villa Castañares.

DE SALTA A RUTA 34

Kilómetros de Salta a Torzalito

	Se sale de Salta por la ruta 9 pavimentada que conduce a cerro San Bernardo. Al abandonar la ciudad hay estación Y.P.F. con nafta especial a mano izquierda.
3	Derecha: Autódromo a 900 metros.
4	Puesto policial. Localmente este camino es denominado "a Cobos".
6	Zigzag de la ruta.
8	Curva hacia izquierda.
10	Curva hacia derecha.
11	Zigzag de la ruta.
12	Curva hacia derecha.
13	Zigzag de la ruta.
15	Curva hacia izquierda.
	Curva hacia derecha.
20	Puente.
21	Curva hacia izquierda.
23	Puente.
24	Curva hacia izquierda.
29	Derecha: senda de ripio. Seguir por pavimento.
30	Izquierda: Estación de Bombeo Cobos Y.P.F.
44	Al entrar en la Ruta 34 aparece el mojón 1423

https://argentoteca.blogspot.com

transmisiones de AUTOMOVILISMO

TURISMO CARRETERA

STANDARD

MECANICA NACIONAL

SPORT

lunes a viernes 21 Hs. DIARIO ORAL

el automovilismo tiene su relator.

ANDRES ROUCO.

relatos desde el avión

JOSE A. CALABRESE.

ERNESTO VIETA.

ANSELMO LAMARQUE.

ISIDRO GONZALEZ LONGHI.

RADIO Rivadavia

SERIEDAD Y VERACIDAD EN LOS RELATOS Y COMENTARIOS.

CARBURANDO en DEPORTES

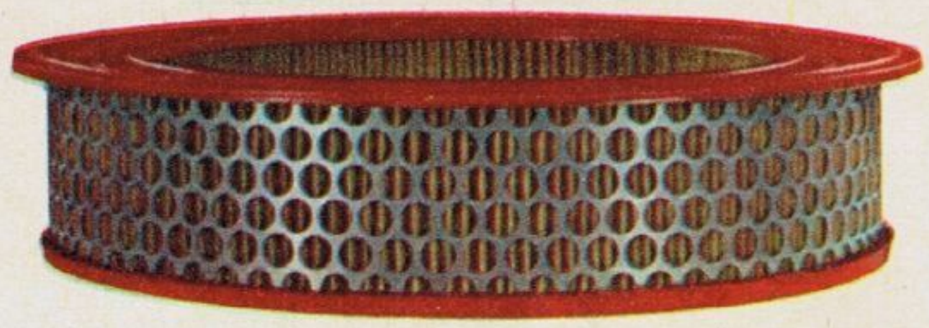
CANGALLO 1409

Tel. 45 - 1042 y 2708

Otálora

https://argentoteca.blogspot.com

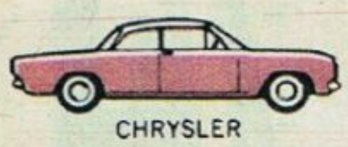
FILTROS FRAM

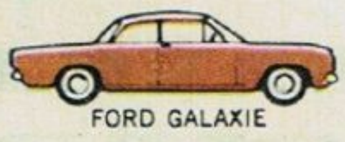


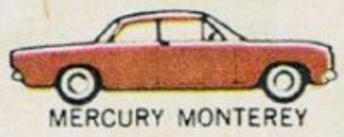
Cartuchos de construcción estrictamente calibrada.

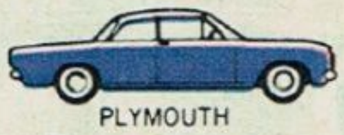
De estopa químicamente tratada.

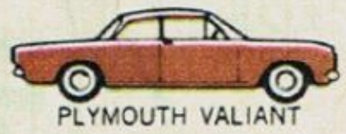
Y ahora también cartuchos para ACEITE COMBUSTIBLE y AIRE de papel especial importado de los EE.UU. de A.

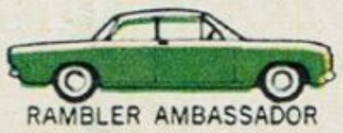


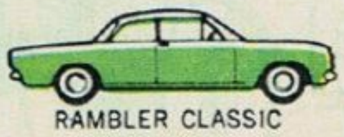


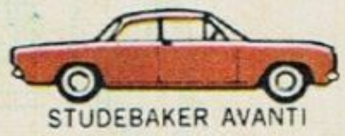


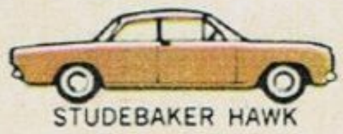


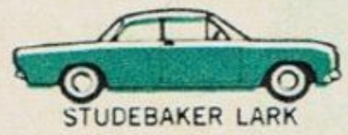












TODOS ESTOS COCHES **1963** ESTAN ORIGINALMENTE EQUIPADOS CON **FILTROS** FABRICADOS POR **FRAM**

MAS DE 400 FABRICANTES ESPECIFICAN **FRAM** COMO EQUIPO ORIGINAL

PARA SU SEGURIDAD REEMPLACE EL CARTUCHO USADO CON OTRO **FRAM**

ESTAS Y MUCHAS MAS UNIDADES AMERICANAS Y EUROPEAS, TAMBIEN HAN ADOPTADO FRAM

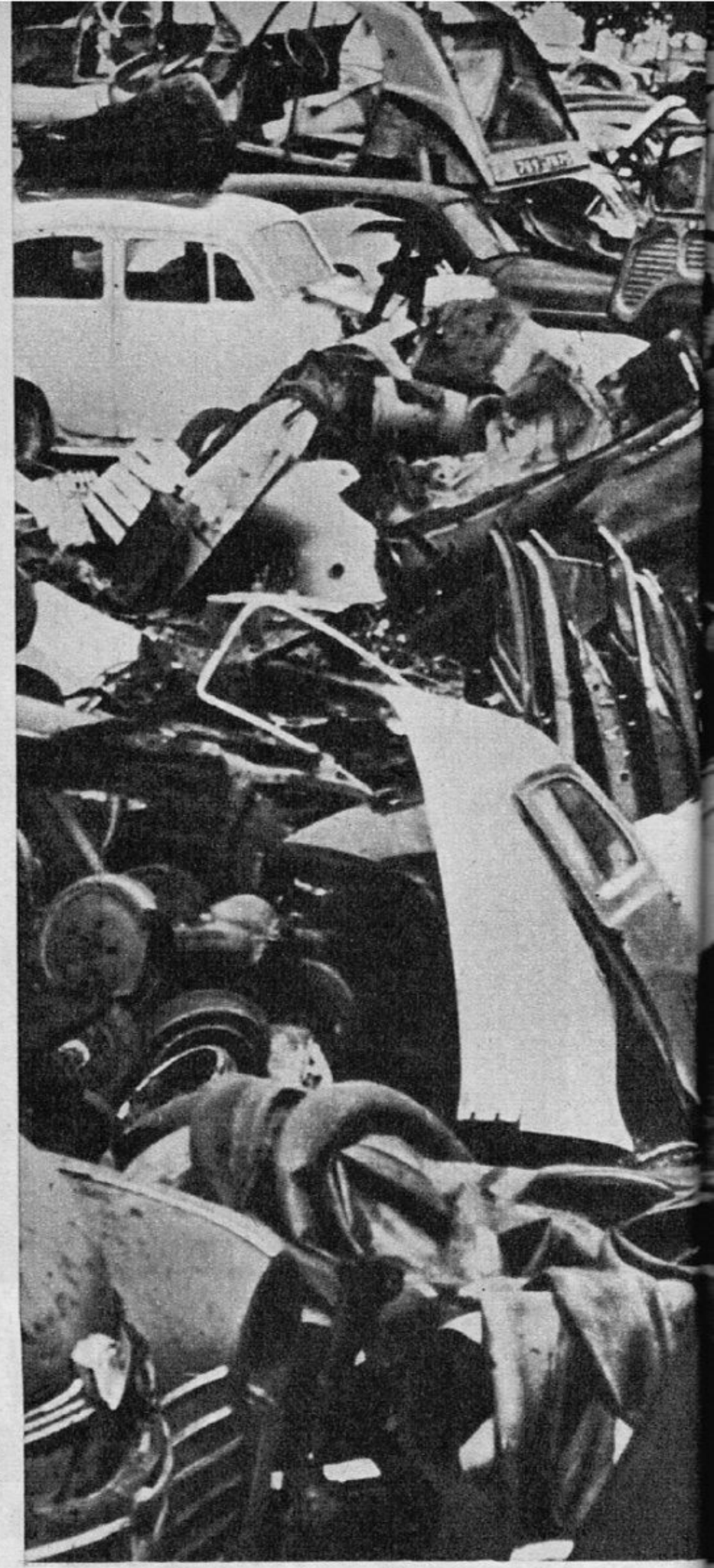
FABRICADOS BAJO LICENCIA DE
FRAM CORPORATION PROVIDENCE 16 R.I. U.S.A *por* **FRAM ARGENTINA S.A.**

https://argentoteca.blogspot.com

Nacen en el estruendo de las fraguas y en su último día los trituran las prensas, como lo dice esta historia..

https://argentoteca.blogspot.com

COMO MUEREN LOS AUTOMOVILES



Hace diez años, salía reluciente de una línea de montaje. El inspector lo sacó a dar una vuelta y regresó a los pocos minutos.

—¿Mucho?

—No. Limpiaparabrisas hay que conectar, velocímetro no marca bien. La marcha atrás está muy dura; revisen el varillaje.

A la tarde estaba listo y el inspector estampó un garabato en la ficha de salida. Lo subieron a una batea y fue al concesionario de Suresnes.

Tres días después estuvo una familia por la agencia. El padre, la madre, y dos chicos. Lo miraron por todos los lados. ¿Cuánto? No, es demasiado. ¿Y qué auto tiene usted ahora? Caramba... usted sabe que ese modelo es poco buscado. Algo le podemos reconocer por su coche, pero... Vea, yo si cambio mi cochecito no es porque no ande bien, sino porque mi señora quiere un auto más nuevo. Así que me hace un buen canje por el mío, o si no...

Pocos días después, entre regateo y regateo, se hizo la operación y el auto pasó a ser propiedad de la familia.

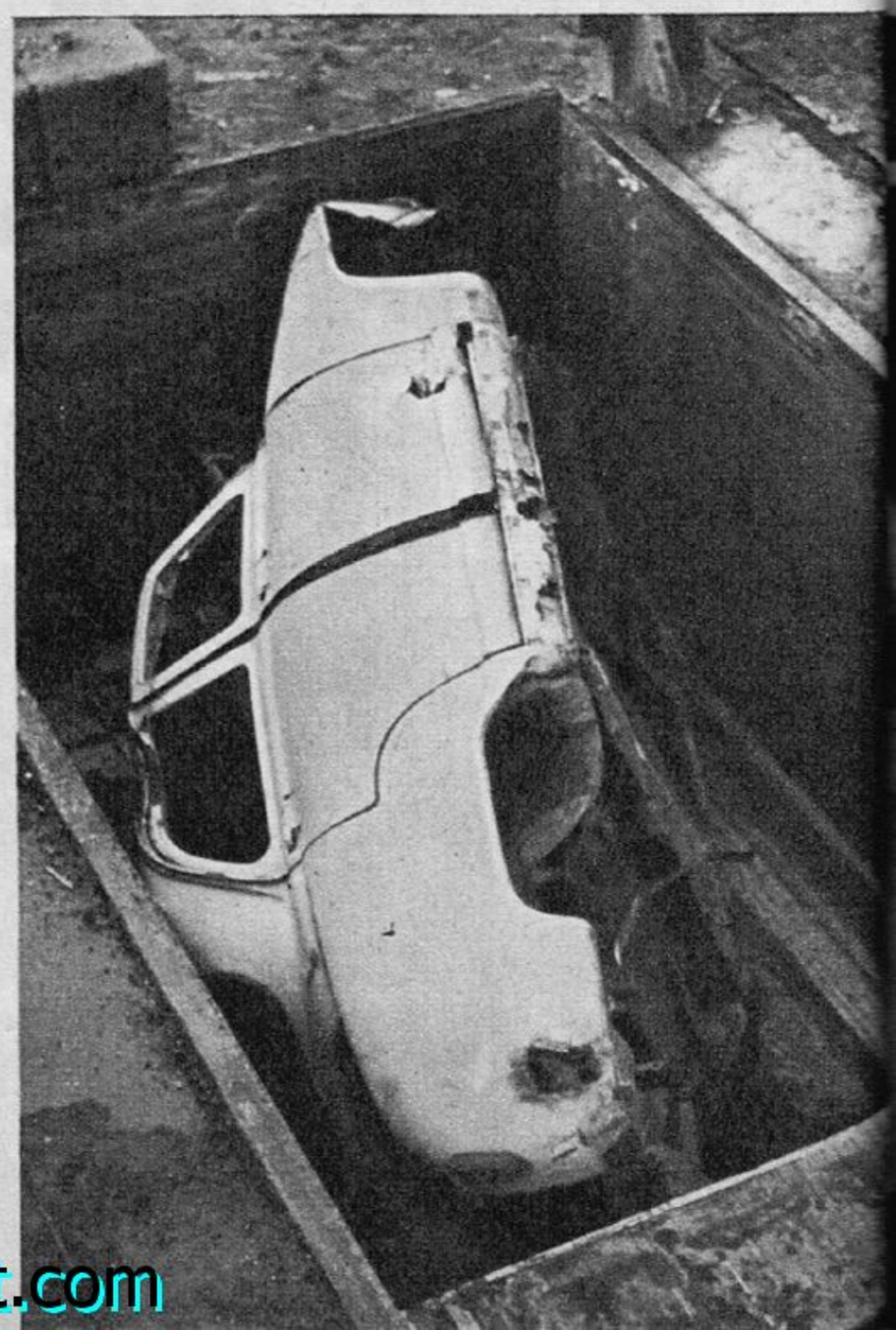
Con el manual permanentemente en la mano, se cumplió el período de ablande. Poco a poco papá empezó a marchar un poco más ligero. 80... 90... pero mamá protestaba.

Dos años después, ya otro modelo cero gilómetro tentó a mamá. Y papá, rezongando, tuvo que volver a hacer cuentas y regatear con el vendedor.

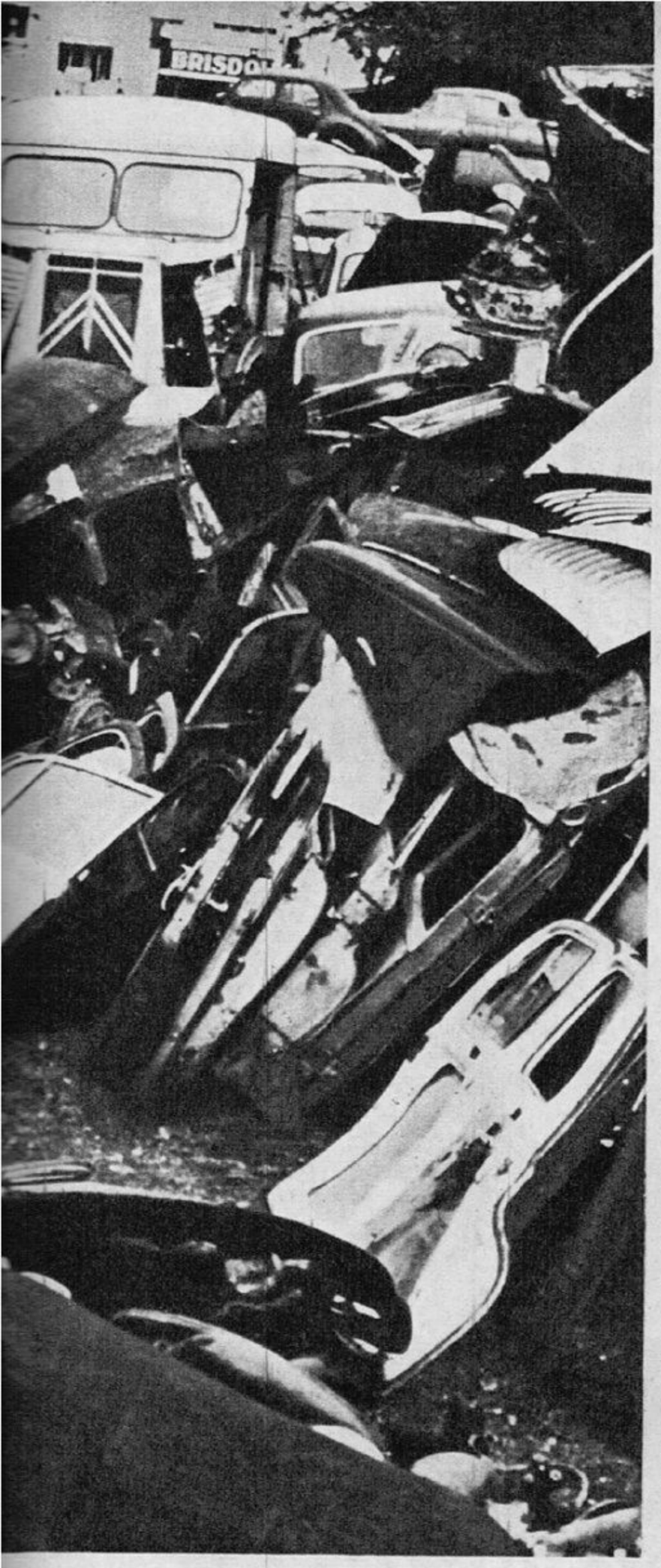
La agencia vendió el auto a una familia más chica. Después pasó a un muchacho que buscaba un "primer auto" barato.

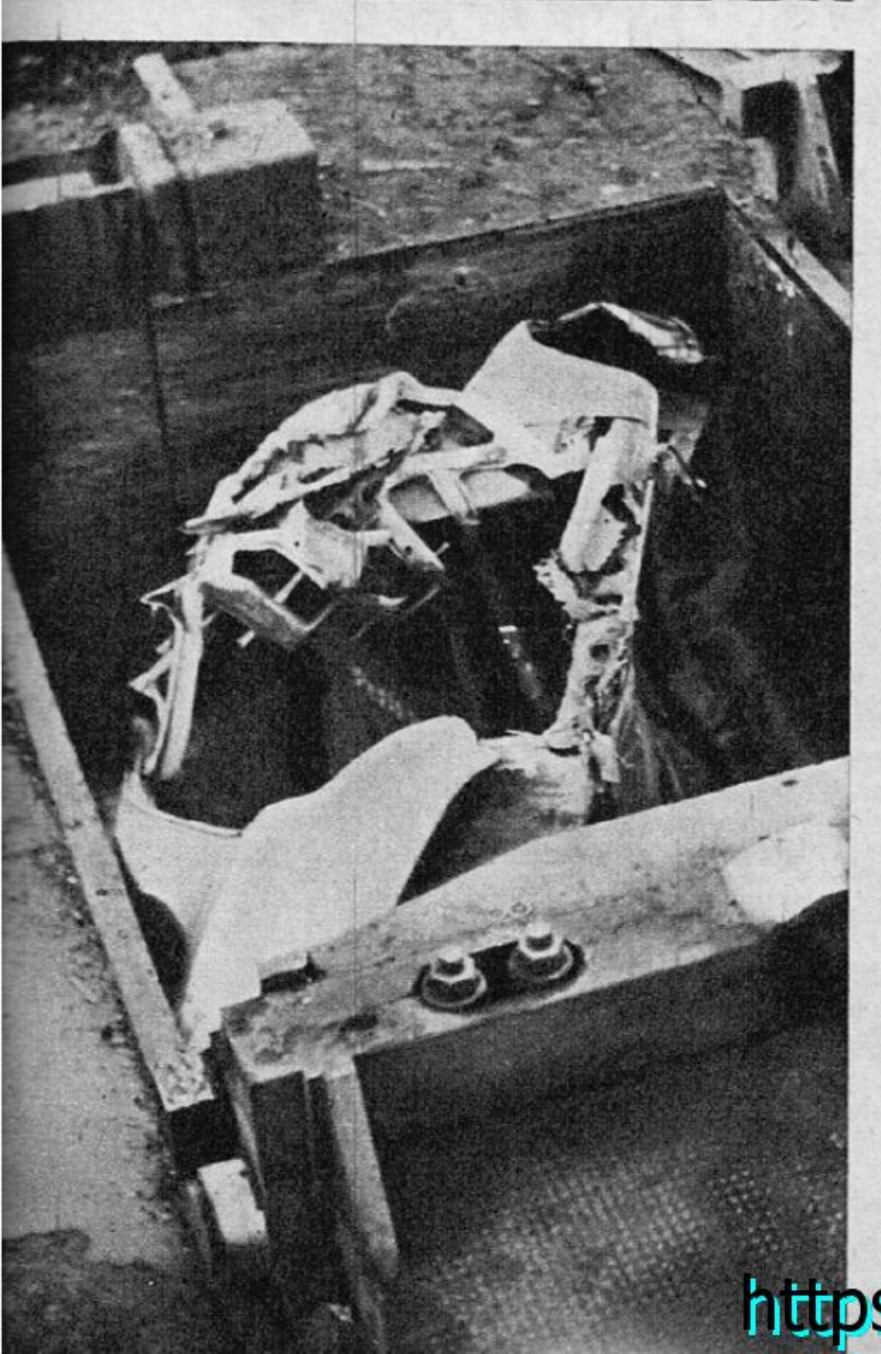
Fueron tres años durísimos. Entró en franca declinación y por último llegó a un desarmadero en las afueras de París. Y un buen día —casi exactamente diez años desde que salió de la línea de montaje— la prensa hidráulica lo destruyó.

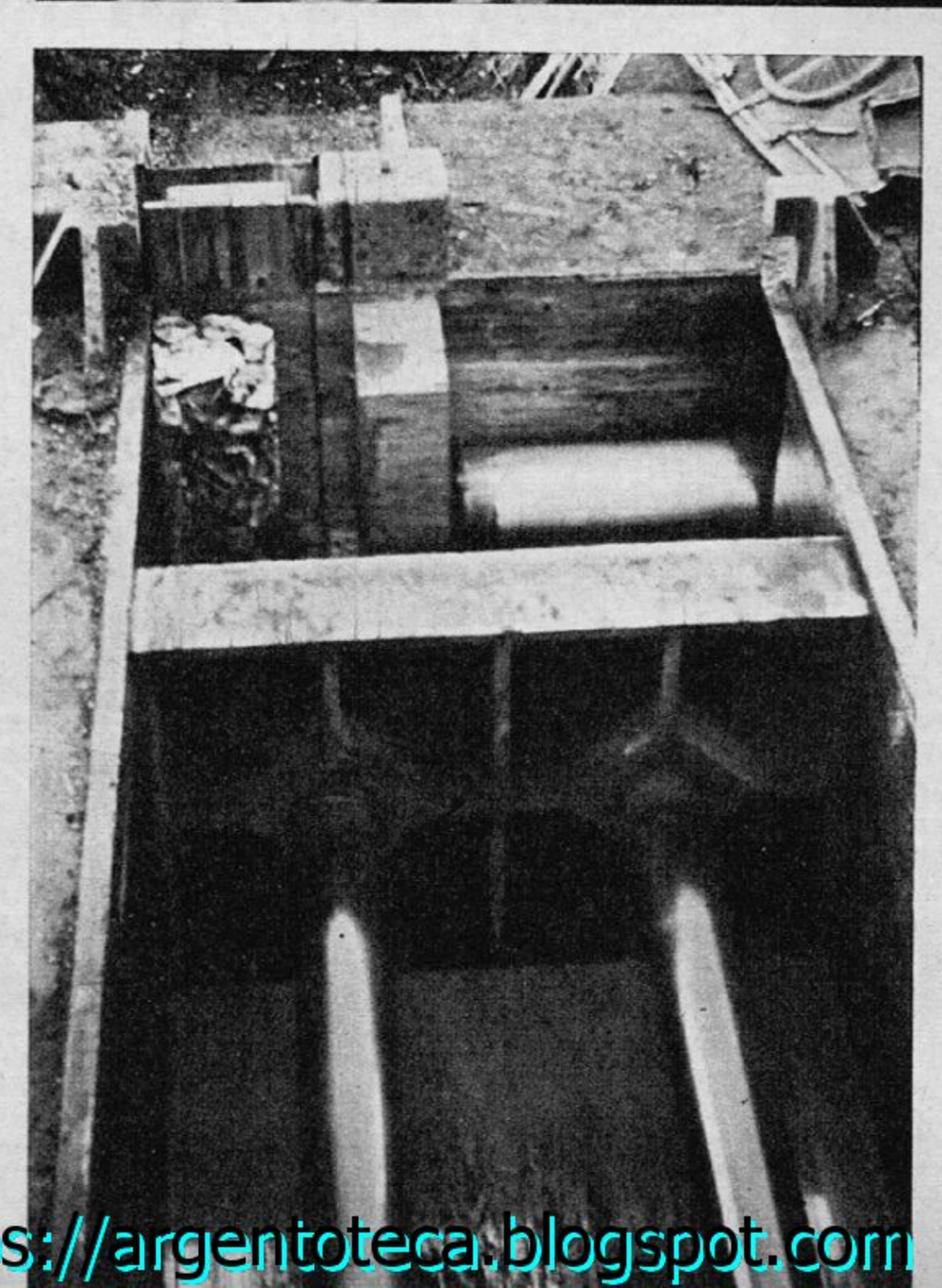
Por suerte, los autos no tienen recuerdos. *



https://argentoteca.blogspot.com



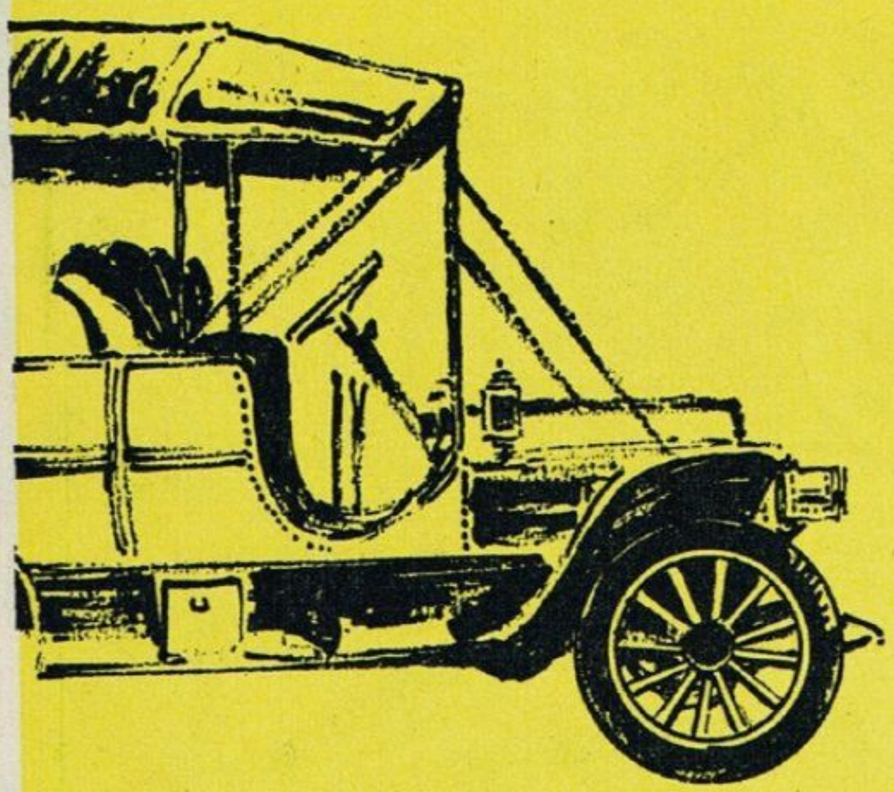




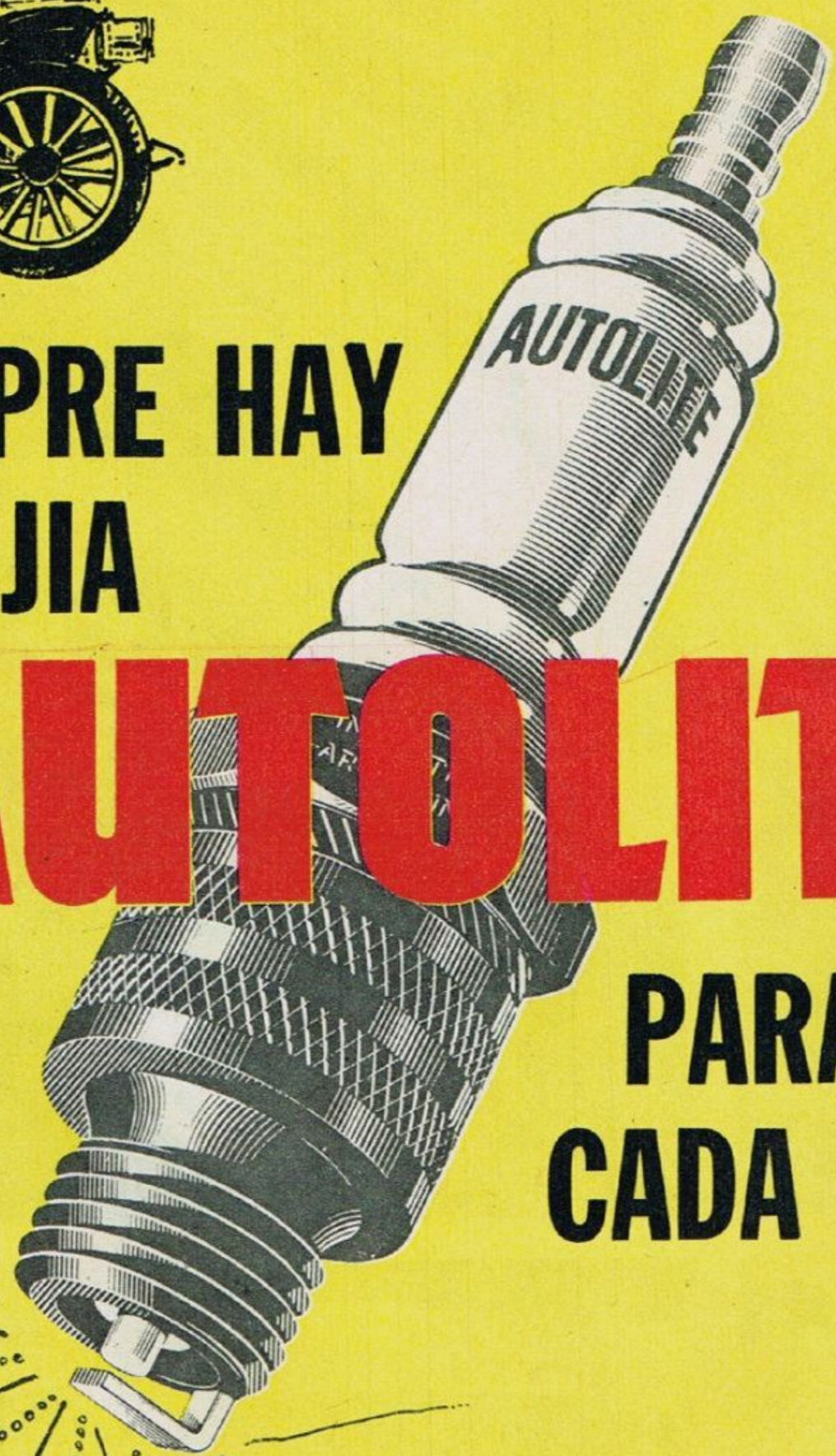
Los coches son cortados en trozos con sopletes y los elementos individuales de más valor son retirados para su venta por separado. Instrumentos, accesorios, diferenciales, trenes delanteros, etc., van a su venta en desarmaderos, donde son buscados afanosamente por dueños de coches fuera de producción. Aquí se ven algunas escenas.

Las fotos de la izquierda: Una prensa hidráulica comprimiendo los coches bajo terrible presión hasta convertirlos en un bloque prácticamente macizo de metal. De ahí va la "pastilla" a los hornos de refundición, donde algún día protagonizarán el milagro de la reencarnación.

https://argentoteca.blogspot.com

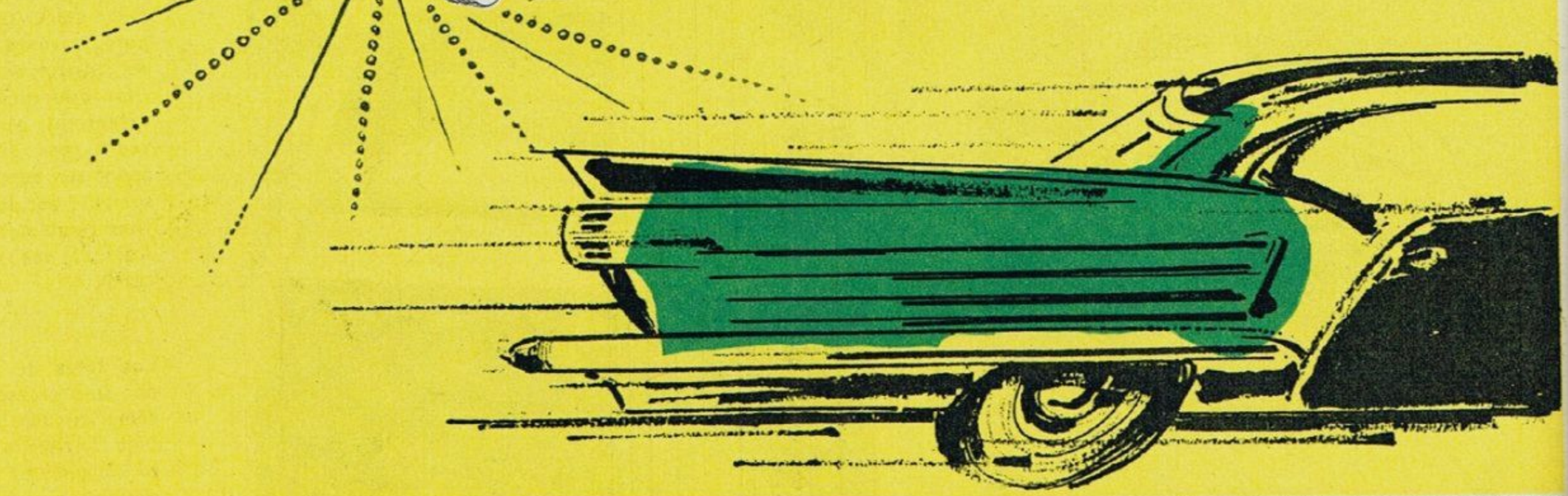


SIEMPRE HAY UNA BUJIA



AUTOLITE®

PARA CADA MODELO



FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S. A.**

BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

A GINEBRA Y DESPUES DE GINEBRA

Todos los años convergen en Ginebra los intereses de las principales potencias automovilísticas... y también de las otras. Quizá el Salón suizo sea el más importante de todos, pues las condiciones políticas, impositivas e industriales de ese país facilitan la concurrencia cosmopolita de los constructores.

PRIMERA NOTA

Por JUAN ROGLIATTI

El salón del automóvil de Ginebra, que se realiza en marzo todos los años, es el punto de convergencia de múltiples intereses internacionales: el mercado suizo del automóvil es quizá único en el mundo por sus características, y por consiguiente, sirve como parangón para la economía y la técnica del automóvil.

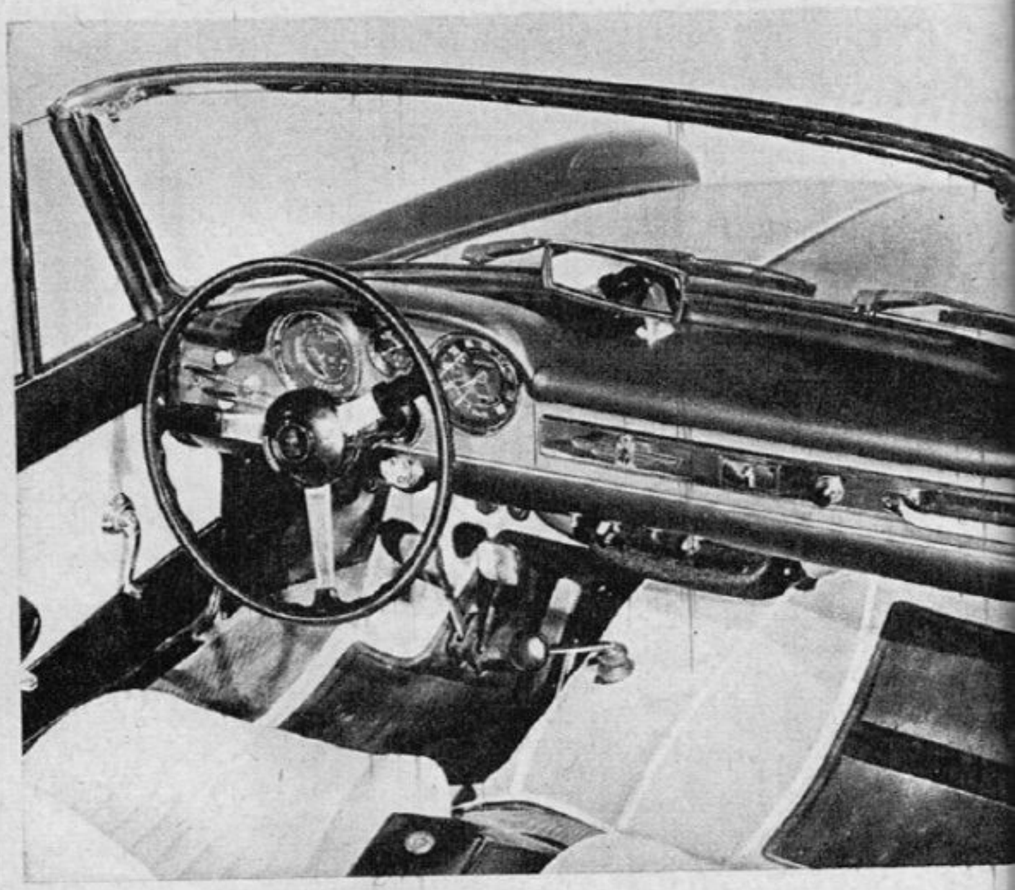
Por de pronto, Suiza no fabrica automóviles, y tiene un régimen de importación muy liberal, y sin recargos excesivos tanto para un tipo como para otro: por eso el coche europeo está en igualdad de condiciones con el americano, y se ven, en efecto, bastantes coches grandes, aun cuando las características del terreno y las ciudades medievales no aconsejan pasarse de la medida del coche europeo mediano. En Ginebra misma hay callejuelas retorcidas, donde con un Fiat pasábamos apenas y donde un Cadillac debe dejar sus colas necesariamente enganchadas en alguna ochava. Por otra parte, en Suiza se llevan a cabo los más importantes negociados por intermedio de sus banqueros; entonces, en el salón del automóvil de Ginebra se observa, se espía, se hacen los grandes anuncios o las grandes presentaciones de modelos nuevos, seguros de que todo el mundo los va a apreciar como corresponde. No por casualidad hemos visto entre los visitadores del salón, a orillas del lago Lemán, dirigentes de Fiat y Mercedes Benz, de Ford y de British Motors Corporation, de todos, en fin.

Y las novedades no han faltado por cierto: debutaban en Ginebra el nuevo Lancia Fulvia. Una rural 1200 (aunque

https://argentoteca.blogspot.com

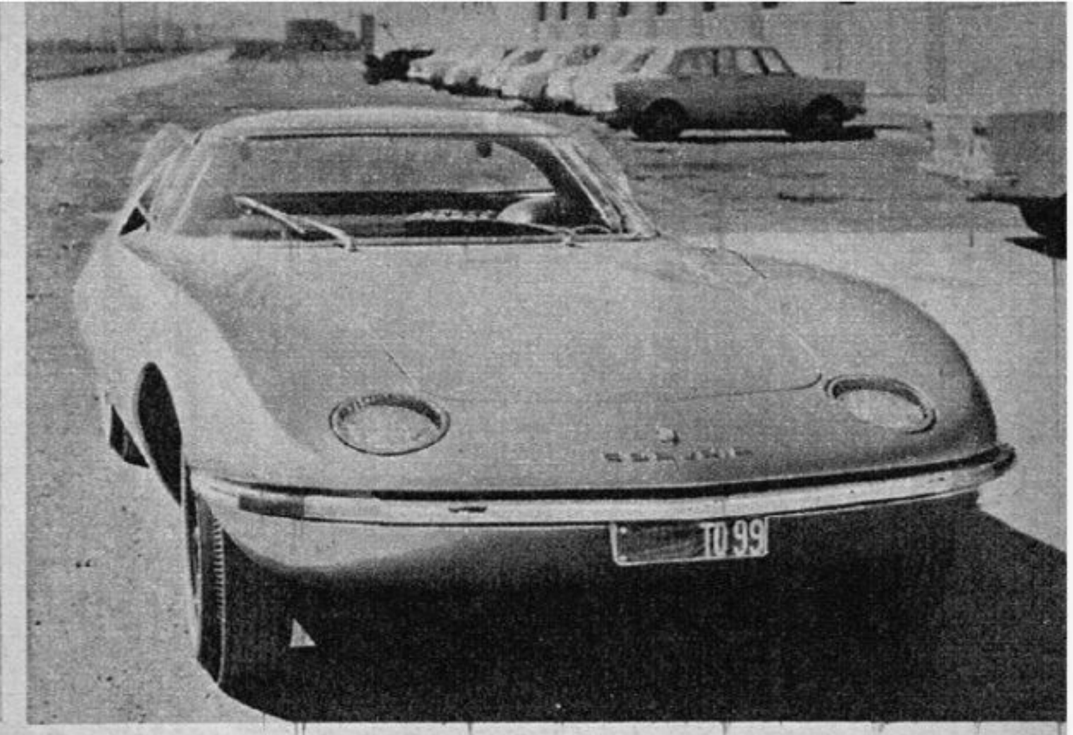
A GINEBRA Y DESPUES DE GINEBRA

Arriba, izquierdo: M. Pigozzi, presidente de Simca, junto al modelo 1.300 1500. Centro: el nuevo Mercedes 300 SE tiene ahora el entreejes aumentado. Es el primer paso hacia el modelo de 5 litros que aparecerá en setiembre. Mantiene el esquema de 6 cilindros en línea con combustible inyectado. Derecha: Bertone carrozó el "Testuda" sobre la base del Corvair. Lateral, izquierda: El Sabra israelí con carrocería de plástico y motor de 4 cilindros y 1.703 cc. Pesa 795 kilos.



Un debutante: el cabriolet 1.500 derivado del modelo Fiat 1.300-1.500 carrozado por Pininfarina. Conserva los rasgos que caracterizan a los productos de la casa turinesa, y la vista que muestra su interior evidencia un cuidado trabajo de terminación.

https://argentoteca.blogspot.com



se llame modelo 1100 D) de Fiat y un convertible sport 1500 de la misma casa, dos modelos de la Giulia de Alfa Romeo, un Abarth dos litros y el coche gran turismo de la A.T.S., todos éstos desde Italia; Francia jugó su carta brava con los Simca 1300 y 1500. Carta brava, porque son dos modelos de gran competencia en Europa, y que ahora cuentan con el respaldo de la Chrysler, que hace no mucho compró, justamente por intermedio de banqueros suizos, un bloque de acciones de la Simca.

Alemania estaba presente en la carrera de novedades con cuatro modelos de Opel, a saber, los nuevos Rekord de 1500 y 1700 centímetros cúbicos de cilindrada, con carrocería renovada totalmente y mecánica mejorada respecto a los tipos similares anteriores, y dos nuevas carrocerías para el recientemente lanzado Opel Kadett, o sea la rural y un tipo de lujo. Además, Mercedes presentaba su nuevo coche sport de lujo, modelo 230, que reemplaza al 190, y tiene motor de seis cilindros a inyección, así como el modelo 300 SE, en tipo de lujo, con entreejes aumentado para hacer coches de ceremonia, preludio a lo que será la "grosse Mercedes", un cochazo de cinco litros de cilindrada para hacer palidecer hasta al Rolls-Royce. Nos han confirmado que este coche se verá en setiembre en el salón de Francfort (y no podía ser de otra manera).

Inglaterra no tenía novedades sensacionales, sino varias mejoras en muchos de sus coches, como lo consignamos más adelante: creemos firmemente que ello se debe, entre otras cosas, al éxito deportivo que los constructores británicos han tenido recientemente. Cuando los coches de una nación ganan carreras, y lo que es más, ganan siendo totalmente nacionales, desde los neumáticos hasta el sistema de inyección, la industria automotriz siente los beneficios. Además, las fábricas inglesas han lanzado hace poco una serie de modelos interesantes, y se preparan para lanzar otros, entre estos el "baby" Hillman, un coche de algo menos de un litro de cilindrada y motor trasero, y el Vauxhall 1000.

Es posible, empero, que el retraso en lanzar algún modelo haya sido la consecuencia de la sorpresiva negativa a la demanda de Inglaterra de entrar en el Mercado Común Europeo, con la consiguiente reducción aduanera.

Pueden considerarse novedades menores la participación de los rusos, los japoneses y de la marca de Israel: rusos y japoneses no pueden, por ahora, competir con los occidentales, por la sencilla razón de que el automovilista promedio ha sido muy mimado por la propaganda y está acostumbrado a esperar algo más de lo que los coches rusos y japoneses ofrecen ahora en cuanto a terminación. El coche israelí es una tentativa más ambiciosa de capturar a una parte de un mercado más difícil como es el de los coches sport, pero también en este caso, se ha querido apuntar muy alto y meterse en competencia con marcas de calibre como Porsche, Jaguar, Alfa Romeo, Abarth, gente que sabe hacer coches que andan muy, pero muy fuerte y se agarran al camino como con uñas.

La sorpresa más grande se la llevaron los que esperaban rebajas: desde hace tiempo en Europa hay gente que está haciendo profecías pesimistas, diciendo que las fábricas se expanden mucho y dentro de poco no va a haber a quién venderle automóviles, y por lo tanto tienen que rebajar. Pero hay dos verdades en contra de ese razonamiento: la primera es que todo ha aumentado últimamente; los salarios de los obreros en casi todas las naciones han experimentado aumentos del 10 al 20 por ciento, lo cual influye sobre el costo de fabricación de los automóviles y también sobre los materiales, manufacturados a su vez por otros obreros. Es cierto que alguna reducción de costos se logra siempre por medio de sistemas más modernos y de simplificaciones y automatización, pero esto sirve para contener los aumentos, cuando mucho. Y así se tiene el caso muy común de que una fábrica presente un modelo llamado "de lujo" con algunas pequeñas mejoras y un aumento de precio; luego, el viejo modelo se reduce paulatinamente hasta hacerlo desaparecer de la producción.

La segunda razón para que no haya rebajas a pesar de la aumentada producción, es de otro tipo: la gente gana más y la vida aumenta, por lo que el costo del automóvil está cada vez menos en proporción al costo general de la vida. En cuanto al hecho de que las fábricas produzcan algún día más de lo que pueden vender, hemos expuesto el problema a varios dirigentes, y todos han sonreído con la idea: para algunos, de fábricas de coches de lujo, el problema existe, pero no en el sentido de no llegar a venderlos, porque es claro que si no los venden tampoco los fabrican, y será cuestión de regular la producción de acuerdo a la demanda. Por ahora, hay que esperar de uno a tres meses para retirar cualquier auto popular.

En general están todos de acuerdo con que la competencia hará desaparecer algunas marcas menores en los próximos años, debido a que los gastos generales de experimentación, producción y ventas van a ser tan grandes que sólo los podrán aguantar las grandes firmas con un giro de negocios muy fuerte. La prueba está en que la firma italiana Lancia, que siempre se dedicó a la producción de coches de calidad, aunque fueran pequeños como el Appia 1100, ahora ha construido una nueva planta ultramoderna, cerca de Turín, para llevar su producción del nuevo modelo Fulvia de 20 coches por día a más de 100: ello se hizo para poder distribuir sobre una cantidad más grande los gastos generales.

He aquí algunos datos sobre el salón de Ginebra, el Nº 33 de la serie, que se lleva a cabo en el edificio de las exposiciones cerca de la plaza de Plainpalais.

La exposición ocupa este año 28.230 metros cuadrados contra los 37.942 del año pasado, pero se ha eliminado la muestra de los camiones y otros vehículos utilitarios, cosa que se hará cada dos años, y que ocupaban 14.268 metros, por lo que ha habido en efecto un aumento importante en la parte de automotores.

Había un total de 1102 nombres de expositores, de los que las marcas de automóviles son 81, y los otros son constructores de carrocerías, remolques para camping, casas editoras de publicaciones sobre automóviles y accesorios; estos últimos son los más numerosos y son 788 marcas, que incluyen todo, desde los parches autovulcanizantes hasta los equipos electrónicos para puesta a punto de motores.

Han sido incluidas las motocicletas y las embarcaciones y accesorios para deporte náutico motorizado por las analogías que tiene con el automovilismo, al menos para la parte mecánica, motores y equipos especiales.

A juzgar por la afluencia de público debe decirse que estas muestras son un éxito; y extraña más en una localidad como Ginebra centro internacional donde los diplomáticos lucen siempre los últimos modelos y la gente, si tiene problema con los autos, es donde meterlos pero no como comprarlos. Sin embargo todos los coches estaban rodeados de gente, desde el VW hasta el Rolls-Royce, pero muy especialmente los coches especiales, los "Fuori serie" que son una exclusividad italiana. *

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

Se saben muchas cosas sobre accidentes del tránsito. Recientemente se han publicado cifras bastantes elocuentes: 1.000 muertos diarios en el mundo. De cada cien personas muertas, 30 son motociclistas, 25 son automovilistas y 15 ciclistas. Se sabe que es malo que conduzcan menores de 18 años y que es bueno controlar de cerca a los conductores mayores de 50. El 55 % de los accidentados son jóvenes y la más grande proporción de accidentes se debe a fallas humanas antes que a defectos mecánicos.

Aquí, entre nosotros, en 1961 se habían registrado en la provincia de Buenos Aires nueve mil accidentes con un promedio de tres muertos y 30 heridos por día.

¿Sería mucho decir que sobre accidentes se sabe demasiado? Estudios científicos han comprobado que gran número de accidentados reincidentes solían proceder de matrimonios divorciados, que cambiaban de empleo con gran frecuencia y mostraban aversión a las tareas sedentarias o reposadas. En una palabra, una cierta tendencia a la inadaptación social.

Se sabe que un cinturón de seguridad puede salvar una vida, que conducir más de diez horas seguidas puede llevar a la muerte. Intelectuales fatigados por una tarea mental intensa, fumadores empedernidos, son malos conductores, así como están en inferioridad de condiciones los que han bebido o comido de más y, aun los que han comido de menos.

La lista de estas informaciones es, más que larga, interminable. PARABRISAS es una revista muy po-

Playas infantiles de educación vial, donde los niños aprenden las normas del tránsito (Francfort).

https://argentoteca.blogspot.com

co vieja y ya ha tratado muchos de estos temas (alcohol, tabaco y amor; Los accidentes, peste del siglo XX; La ceguera nocturna; Cómo se maneja bajo la lluvia; Cómo se maneja de noche; Licencia de conductor o certificado de impunidad; Aumente la seguridad de su coche; Cómo se maneja en montaña; cómo se maneja en ruta; comer o no comer, etc.).

PARABRISAS ha contribuido con estas notas a dar a los automovilistas una noción acerca de las posibilidades que tienen de reducir la probabilidad de accidentes. Pero en el Día de la Seguridad en el Tránsito, las reflexiones deben inclinarse más bien hacia lo que se podría hacer en pro de un real mejoramiento.

Para nosotros, hay dos cosas esenciales: 1º Ordenar el tránsito, 2º educar a la gente.

El tránsito se ordena comenzando por poner en el lugar correspondiente a funcionarios, activos y eficientes, conocedores y experimentados en la materia y rodeándolos del personal competente y en suficiente número. Nosotros nos quejamos a menudo de nuestra Dirección de Tránsito, y seguramente tenemos razón la mayor parte de las veces. Pero las cosas serían mucho mejores si hubiese inspectores en cantidad suficiente, mejor pagados, mejor entrenados para que sean más responsables en el difícil servicio que les toca cumplir. Serían mejores, ciertamente, si se contara para el control del tránsito con los elementos de que dispone la ciencia y la técnica: señales pintadas en las calzadas (aunque sea gastando millones de litros de pintura, como lo señaló a PARABRISAS el director de Tránsito de Nueva York, en reciente entrevista), semaforizando todas las calles, recurriendo a las contadoras electrónicas, a la TV en circuitos cerrados, a la radia, al radar.

Educar tal vez sea el máximo problema. Chicos y grandes deberían recibir casi cotidiana instrucción para saber qué deben hacer y qué no deben hacer, ya sea como peatones o ya sea como conductores; para que cada uno sepa cuáles son sus derechos y cuáles sus obligaciones en la vía pública.

La iniciativa privada ha colaborado y ha habido también acción oficial. Hace un año, el Consejo Publicitario Argentino lanzó en cines, radio, televisión, diarios y revistas, una campaña millonaria que se realizó por el concurso desinteresado y gratuito de todos los participantes en esa campaña (a la cual PARABRISAS agregó sus esfuerzos y el de sus hombres, sumándose a los organizadores que tan brillante acción desarrollaron). Otras iniciativas han surgido. Pero falta un esfuerzo definitivo.

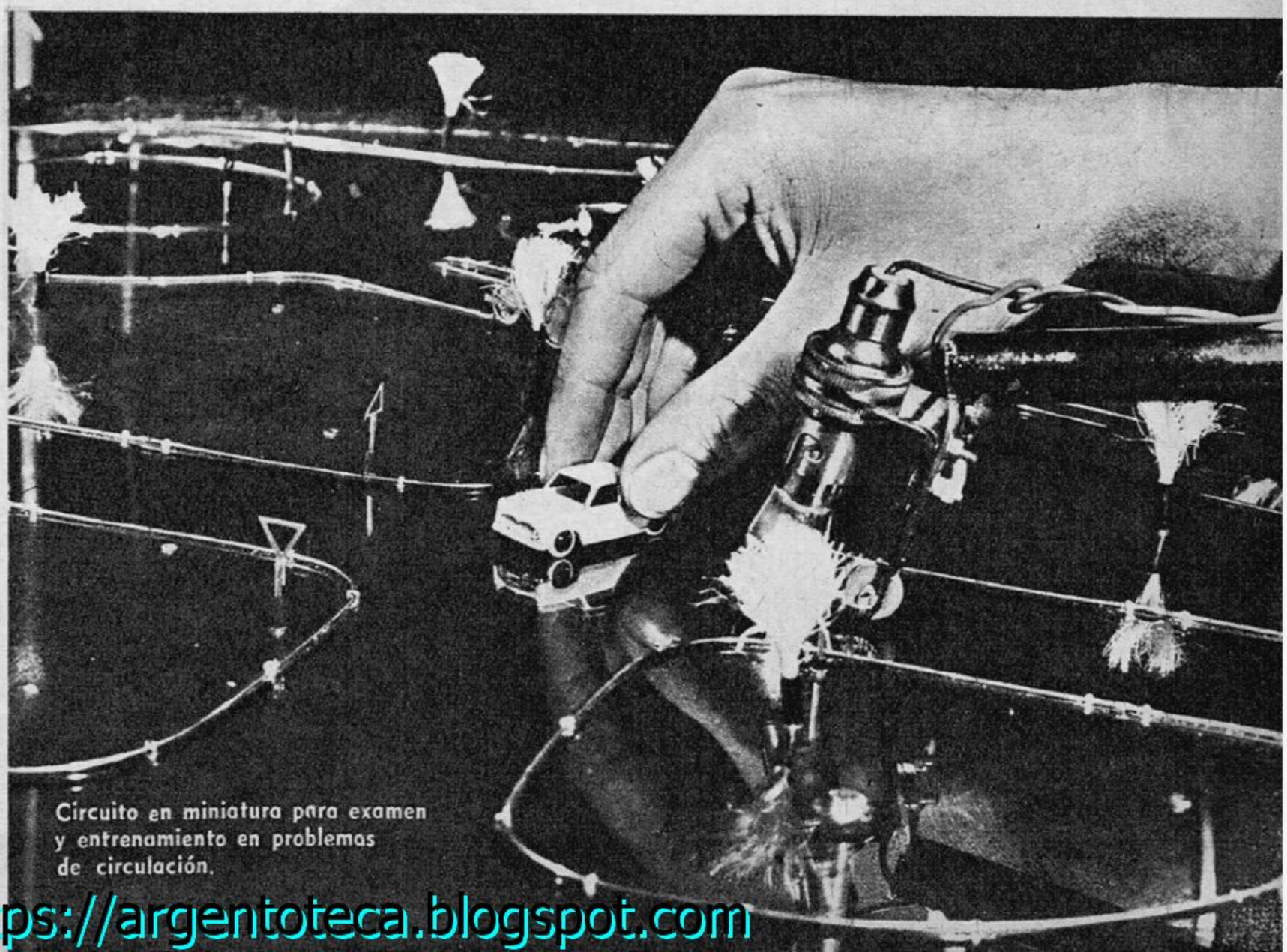
¿Por qué no se organiza la campaña monstruo y prolongada que nuestras necesidades requieren? Lo que se hace es esporádico, desconectado, sin continuidad y a veces sin la fuerza suficiente. Necesitamos que cada día, en todos los lugares, toda la gente de este país reciba asesoramiento, consejo y enseñanza sobre el tema de la seguridad vial. El Estado, las empresas privadas, las instituciones de bien público y el periodismo deberían ser convocados para esta tarea. Entonces podríamos pensar también en los niños, llevarlos a playas especialmente preparadas para que se familiaricen con los problemas del tránsito, conozcan las señales, sepan qué es lo correcto y lo practiquen desde su misma entrada en la vida.

PARABRISAS señala la necesidad urgente de que se inicie la tarea, con ambición, con decidida voluntad de hacer lo que nunca se ha visto entre nosotros.

En los meses de verano, PARABRISAS, respondiendo a una dinámica actitud de la Policía Caminera de la Provincia de Buenos Aires, empapeló la Ruta 2 de carteles de advertencia y consejos de prudencia a los conductores y reclamó la colaboración del público en la denuncia de las infracciones. En la Ruta actuaron los patrulleros, el radar, los helicópteros y la radio. Todo eso, sumado al esfuerzo periodístico y a la reanimada voluntad de cooperación de los automovilistas dio un resultado concreto: 16 vidas salvadas con relación al año anterior —y debe tenerse en cuenta que este resultado se logró con una circulación aumentada en varias decenas de miles de automóviles.

¿Cuántas vidas podrían ahorrarse con una verdadera y continuada campaña y con un mejoramiento de las técnicas de control del tránsito? Sabemos ya que muchas y muy preciosas. Esto debería bastar para poner en marcha algo que puede ser muy hermoso y de grandes beneficios. PARABRISAS espera una respuesta de aquellos a quienes va dirigido este llamado. *

Enseñanza de conducción con pantalla cinematográfica.



Circuito en miniatura para examen y entrenamiento en problemas de circulación.

https://argentoteca.blogspot.com

en carreras, entre nubes de polvo demostraron su superioridad...

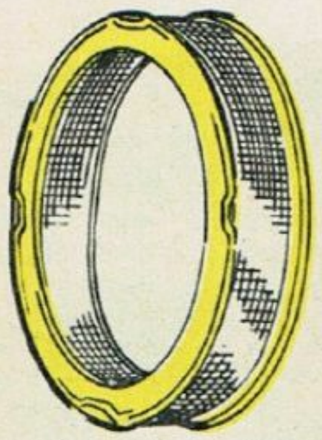
FILTROS PUROLATOR

TABLA DE COMPARACION

Entre dos motores CHRYSLER después de una carrera de 100 millas en pista de tierra.

PARTE DEL MOTOR	USANDO UN FILTRO COMUN	USANDO UN FILTRO PUROLATOR MICRONIC
Desgaste de cilindros	0,030"	✓ 0,00028"
Incremento en la luz de la garganta del primer aro.	0,093"	✓ Luz original
Incremento luz natural alojamiento del primer aro	0,029"	✓ Luz original
Luz en la garganta del aro de aceite.	0,078"	✓ Luz original
Cabeza pistón	depósitos combustión	✓ Libre de depósitos
Desgaste cabeza pistón	0,007"	✓ Sin desgaste
Compresión	pérdida de 40 libras	✓ Sin pérdida
Potencia	Carburador obturado	✓ Sin pérdida
Cigüeñal	deformación ovalada, debe rectificarse	✓ Sin desgaste
Bielas y Cojinetes	deben reemplazarse	✓ Sin desgaste

Ahí van! levantando polvaredas en una pista de tierra en EE.UU.... y los motores respiran esta polvaredas a razón de más de 6.000 litros de aire por minuto! Se imagina Ud. la importanci de sus filtros de aire. ■ La crucial diferencia entre un buen filtro y uno común, la sufre motor..., su motor. Si bien Ud. no corre carreras, Ud. corre el riesgo de que los residuos d combustión, cementos, arenillas y partículas de metal que se presentan en el tráfico urbano la clásica "tierra" de nuestros caminos le "coman" literalmente el motor. ■ El "fierro a fo do" de una carrera produce en su corta duración el mismo efecto que meses de andar norma mente, la tabla de comparación refleja entonces los perjuicios que puede sufrir su motor si no lo protejen buenos filtros. ■ Filtros Purolator son eficaces – la tabla lo comprueba fehacientemente – por eso son equipo standard de la mayoría de las grandes marcas!



PROTEJA SU MOTOR - EXIJA FILTROS PUROLATOR EN LAS REPOSICIONES!

Los legítimos filtros PUROLATOR, para aire, aceite o combustible son fabricados en la Argentina por PUROLATOR ARGENTINA S. A. I.

https://argentoteca.blogspot.com

LINO PALACIO y CIA.

Mamá... falta mi valija!

NO ES PROBLEMA! La gran amplitud del baúl portaequipaje del Renault Dauphine otorga siempre espacio extra para "la valija que faltaba". Ningún otro automóvil de su categoría ofrece tanto espacio útil en su baúl. Decídase por el Renault Dauphine IKA y obtendrá más economía, mayor potencia, formidable suspensión, extraordinaria maniobrabilidad, cuatro puertas y cientos de ventajas más que convierten al Dauphine en un automóvil irreemplazable!

Solicite al concesionario IKA más cercano una demostración y compruebe las virtudes de este extraordinario automóvil.

Renault Dauphine

IKA

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

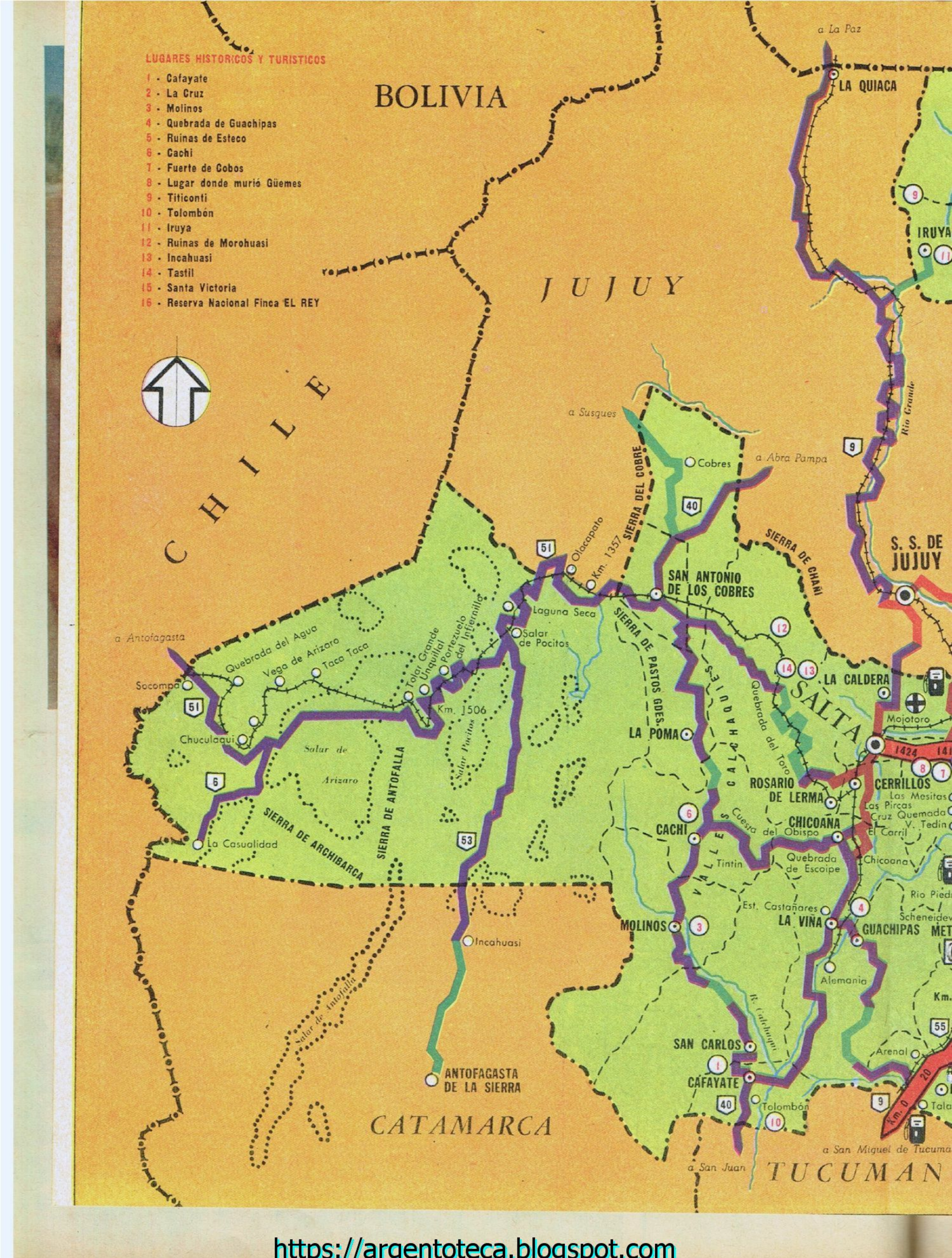
Ahora nuevo Plan IKA de financiación ofrecido por Permanente S.A. como mandataria de IKA. Intereses desde 1%... desde 25% contado y plazos de hasta 30 meses.

https://argentoteca.blogspot.com

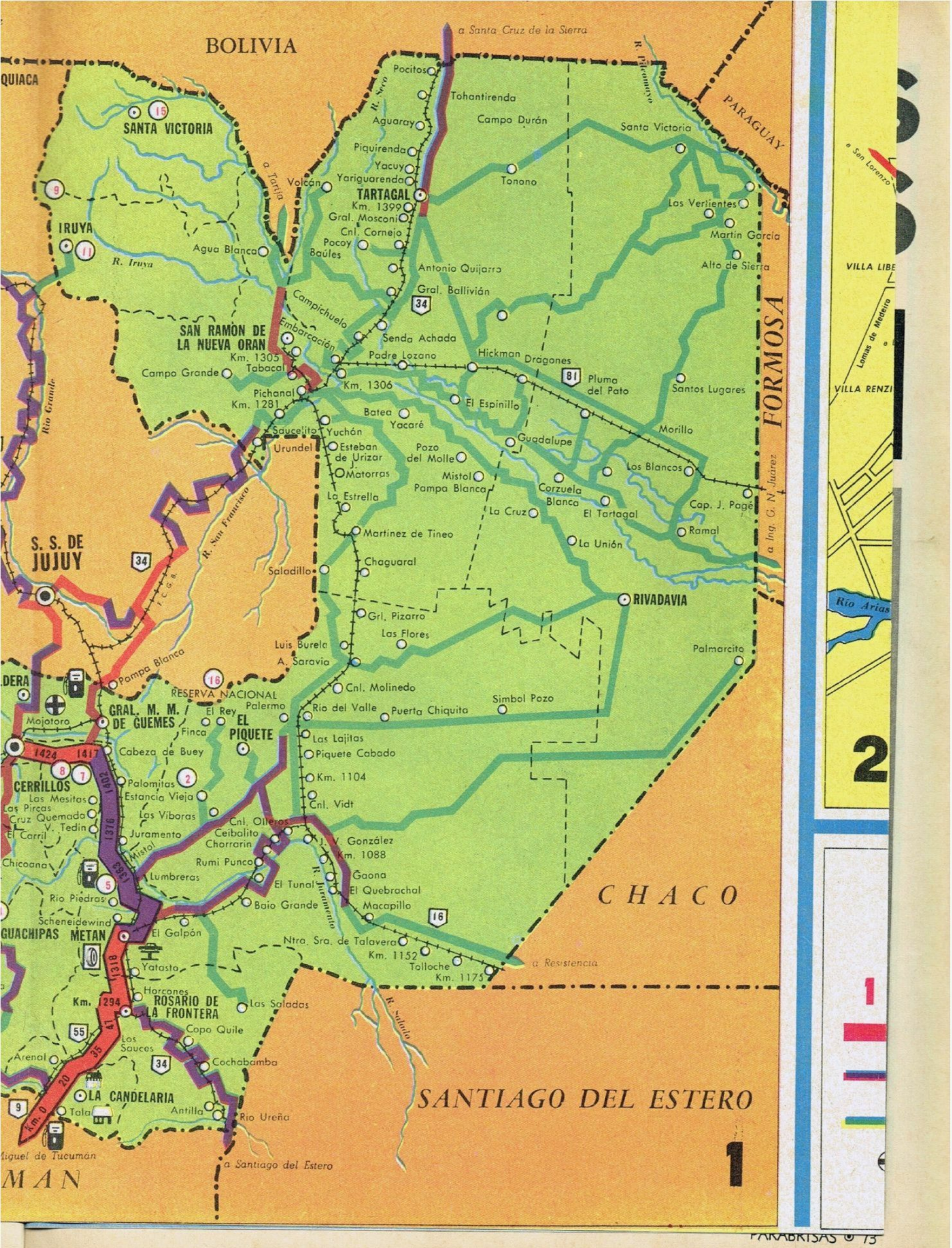
https://argentoteca.blogspot.com

ABRISAS © 73

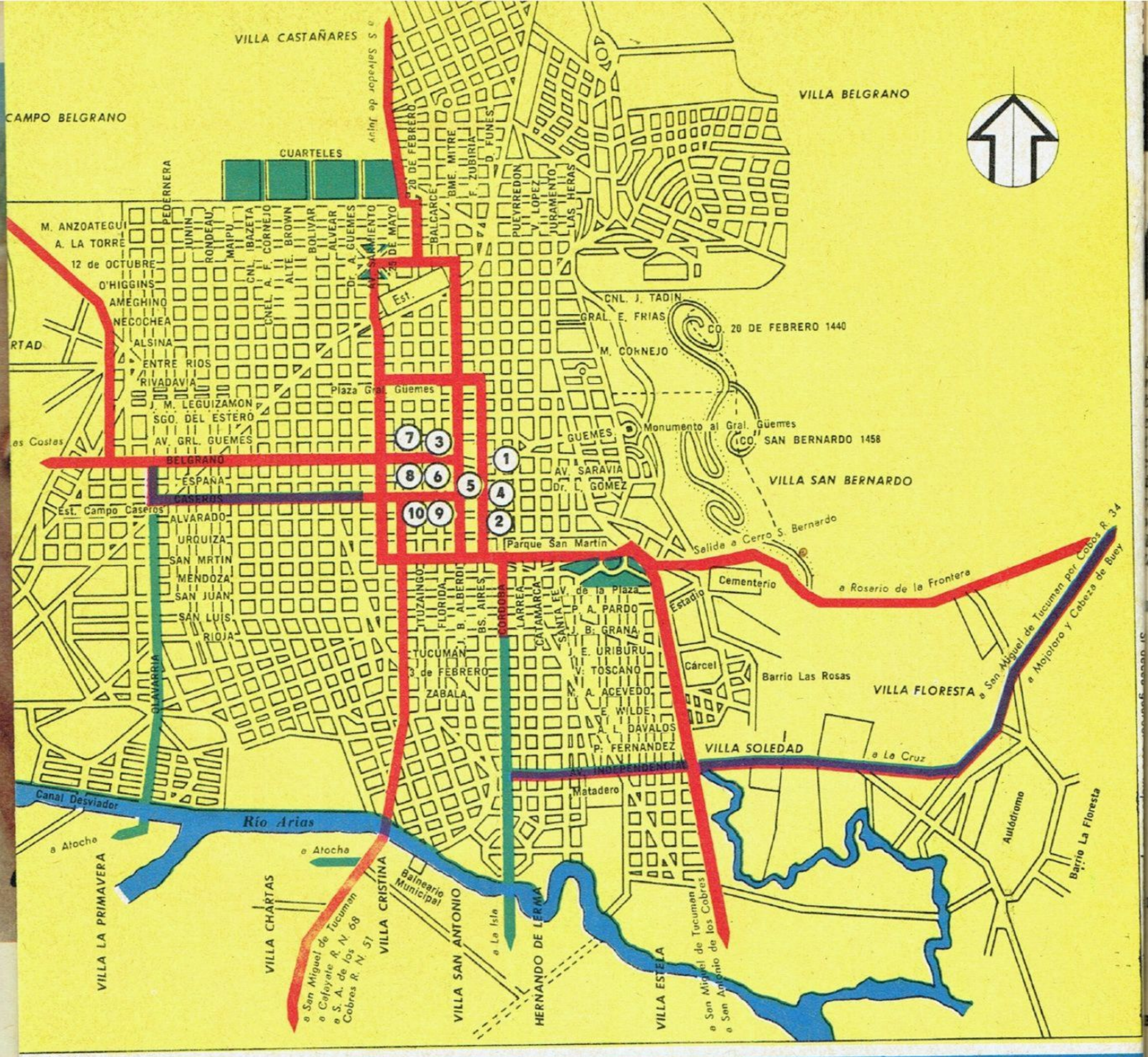
https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com



PARABRISAS POR LAS RUTAS DEL NOROESTE ARGENTINO

GLORIA Y PAISAJES DE SALTA

PARABRISAS Nº 32 — MAPA Nº 29 — JULIO 1963

REFERENCIAS

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- SERVICIOS MEDICOS

RUTA

- HOTELES. HOSTERIAS
- BARES Y RESTAURANTES
- SURTIDORES DE NAFTA
- GOMERIAS
- SERVICIOS MECANICOS

2 CIRCUITO DE LA CIUDAD DE SALTA

1 - Correos y Telecomunicación
2 - Casa de Gobierno
3 - Banco de la Nación
4 - Dirección Prov. de Turismo y Cultura
5 - Cabildo Histórico, Museo Hist. del Norte y Colonial e Histórico y de Bellas Artes.
6 - Casa de la Compañía de Jesús
7 - Monolito que recuerda el lugar donde fue herido el Gral. Güemes.
8 - Casa de Zorrilla
9 - Casa de Arias Rangel
10 - Casa de Otero

Servicio Técnico

Copyright Editorial Abril

CARTOGRAFIA R. MERGOSA

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Esta planilla de precios de autos usados, cerrada al 20 de mayo, no es estimativa, sino que recoge datos firmes y concretos sobre operaciones propuestas y operaciones realizadas. Al usarla como guía, los lectores de PARABRISAS deben tener en cuenta hechos que pueden afectar circunstancialmente las cotizaciones, y saber, además, que las diferencias en precios de modelos de la misma marca y del mismo año se deben a particularidades de las unidades negociadas —buen o mal uso, apuro para comprar o vender, etc.— La plaza bastante quieta, influida por las nuevas financiaciones de los 0 Km y la absorción de unidades viejas como parte de pago de las nuevas

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	100.000-115.000	100.000
10 HP.	1949	125.000	
"125"	1949	110.000	
AUTOAR			
Rural	1956	125.000	
Rural	1956	130.000	
Sedan	1958	140.000	
Sedan	1960	150.000	
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	210.000-230.000	
4 cilindros	1961	240.000-250.000	240.000
4 cilindros	1962	260.000-270.000	270.000
6 cilindros	1962	280.000	
BORGWARD			
Isabella	1956	260.000-270.000	
Isabella	1957	270.000	
Isabella	1958	270.000-280.000	280.000
Isabella	1959	300.000-320.000	
Isabella	1960	330.000	335.000
Isabella	1961	330.000-350.000	
Isabella	1962	370.000-400.000	
BUICK			
4 puertas	1940	100.000-120.000	
Coupé sedan	1940	125.000	
4 puertas	1941	120.000-140.000	
Coupé sedan	1941	140.000	
4 puertas	1942	150.000	
Aerosedan	1942	140.000	
Sedanette	1946	170.000-180.000	
Super 4 puertas	1947	190.000	
Roadmaster 4 p.	1947	170.000	
Coupé convertible	1947	180.000-190.000	
Super 4 puertas	1948	190.000	
Coupé convertible	1949	200.000	
4 puertas	1950	200.000-210	
Coupé convertible	1950	190.000-210.000	
Dynaflow	1951	220.000	
Super 4 puertas	1954	290.000-310.000	
Super 4 puertas	1956	430.000	
Super 4 puertas	1957	510.000-540.000	
Special 2 puertas	1957	520.000-550.000	
4 p. camb./mec.	1958	550.000-570.000	
Super 4 puertas	1959	530.000-550.000	
Super 4 puertas	1961	940.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
CADILLAC			
4 puertas	1940	100.000-115.000	
Coupé sedan	1940	120.000	
4 puertas	1942	120.000-150.000	
Coupé sedan	1942	160.000	
Coupé convertible	1942	130.000	
4 puertas	1946	150.000-170.000	
4 puert. cam/mec.	1947	180.000	
4 puert. cam/aut.	1947	170.000	
Coupé sedan	1947	220.000	
4 puert. cam/aut.	1948	200.0000-220.000	
Sedanette	1948	230.000	
Coupé sedan	1949	230.000-250.000	
4 puert. cam/aut.	1949	230.000-250.000	
4 puert. cam/aut.	1950	260.000-280.000	
4 puert. cam/aut.	1951	290.000-310.000	
4 puert. cam/aut.	1953	360.000-380.000	
Coupé convertible	1953	370.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-520.000	530.000
4 puert. cam/aut.	1954	470.000	
4 puert. cam/aut.	1955	510.000-530.000	
4 puert. cam/aut.	1956	520.000-550.000	
Coupé De Ville	1957	800.000-840.000	
4 puert. cam/aut.	1957	790.000-820.000	
Coupé De Ville	1958	830.000	
Fleetwood 4 p.	1959	860.000	
Coupé De Ville	1960	1.100.000-1.250.000	
Fleetwood 4 p.	1961	1.450.000	
CITROEN			
11 ligero	1947	140.000-170.000	160.000-170.000
2 CV. (Belga)	1958	170.000-180.000	
2 CV.	1960	180.000-200.000	
2 CV.	1961	210.000-220.000	
2 CV.	1962	230.000-250.000	235.000-250.000
CHEVROLET			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	170.000-180.000	
Coupé sedan	1940	180.000-200.000	
Coupé convertible	1940	170.000-180.000	
4 puertas	1941	190.000-200.000	
Coupé sedan	1941	210.000-240.000	
Coupé convertible	1941	190.000-210.000	
2 puertas	1942	210.000	
4 puertas	1942	220.000-240.000	
2 puertas	1946/47	230.000-250.000	
4 puertas	1946/47	260.000-290.000	280.000
Coupé sedan	1946/47	280.000-310.000	
Coupé convertible	1946/47	260.000-290.000	
Fleetline	1947	310.000-320.000	
4 puertas	1948	280.000	
4 puertas	1949	300.000-320.000	
4 puertas	1950	320.000	
Coupé sedan	1951	360.000-370.000	
Coupé convertible	1951	340.000	

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1951	350.000-380.000	370.000
4 puertas	1953	430.000-450.000	
4 puertas	1954	450.000	
B. Air 6 cil. c/mec.	1955	520.000-540.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1955	510.000-520.000	
B. Air 6 cil. c/mec	1956	660.000-680.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1956	580.000	
B. Air 6 cil. c/mec	1957	660.000-690.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1957	610.000-630.000	
B. Air 6 cil. c/mec	1958	760.000-790.000	
B. Air 8 cil. c/aut.	1958	740.000	970.000
Impala 6 c. c/mec.	1959	840.000-860.000	
Impala 6 c. c/mec.	1960	930.000-960.000	
Impala 8 c. c/aut.	1960	880.000	
Impala 6 c. c/aut.	1961	990.000	
Impala 8 c. c/aut.	1961	930.000	
Biscayne	1962	940.000	
Impala 6 c. c/mec.	1962	1.200.000-1.350.000	
Impala 8 c. c/aut.	1962	1.200.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	100.000-110.000	
4 puertas	1940	130.000-140.000	
4 puertas	1941	130.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
Coupé sedan	1942	150.000	
4 puertas Windsor	1946	150.000-160.000	
Coupé sedan 8 c.	1947	150.000	
4 puertas 6 cil.	1947/48	160.000-190.000	
4 puertas 8 cil.	1948	160.000	220.000
4 puertas	1950	230.000	
4 puertas	1951	290.000-310.000	
4 puertas	1956	440.000-460.000	
CISITALIA			
Coupé G.S. conv	1961	260.000-280.000 750 cc	
Coupé G.S. acor.	1961	280.000 (750 cc)	165.000
Coupé G.S. conv.	1962	270.000-290.000 (750 cc)	
Coupé G.S. acor.	1962	330.000-350.000 750 cc	
DE CARLO			
200 minicar	1959	65.000	
600	1960	160.000-180.000	
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	180.000-210.000	
700	1962	230.000	
DE SOTO			
Coupé sedan	1940	140.000	125.000
4 puertas	1940	140.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	160.000-180.000	
4 puertas (chico)	1946/47	180.000-210.000	300.000
Coupé Sporiman	1951	290.000-310.000	
4 puertas	1953	310.000-340.000	
4 puertas	1954	340.000-360.000	
4 puertas	1956	450.000	
Rural	1961	850.000	
D. K. W.			
4 puertas	1947	95.000	
4 puertas	1956	220.000-240.000	
Coupé sedan	1956	240.000-260.000	
4 puertas	1958	280.000-300.000	
Coupé sedan	1958	300.000-320.000	
4 p. Sedan 1000	1960	320.000-330.000	
4 p. Sedan 1000	1961	330.000-350.000	
4 p. Sedan 1000	1962	360.000-390.000	
Rural	1962	400.000-430.000	
DE TELLA			
1500	1960	280.000-300.000	
1500	1961	320.000-340.000	
1500	1962	390.000	
DODGE			
2 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1940	140.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Coupé sedan	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1942	160.000-190.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	180.000-200.000	
4 puertas (chico)	1946/47	190.000-210.000	
Coupé sedan	1946/47	220.000-240.000	
4 puertas	1950	250.000	
Coupé sedan	1951	310.000	
4 puertas	1951	290.000-310.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	170.000	
Ika	1957	180.000-200.000	200.000
Ika	1958	190.000-230.000	
Ika	1959	230.000-240.000	
Ika	1960	250.000-270.000	
Ika	1961	280.000-310.000	260.000
Ika	1962	330.000-350.000	300.000
FIAT			
Topolino 2 puertas	1940	60.000	
Topolino 2 puertas	1946	70.000	
Topolino 2 puertas	1947	80.000	
1100 4 puertas	1947	160.000	
1400 4 puertas	1951	165.000	
1900 4 puertas	1954	210.000-220.000	
1100 4 puertas	1957	210.000-230.000	
500 2 puertas	1958	150.000-160.000	
600 2 puertas	1958	180.000-200.000	
1100 4 puertas	1958	240.000-270.000	
600 2 puertas	1960	200.000-210.000	200.000
1100 4 puertas	1960	310.000-330.000	
750 2 puertas	1961	240.000-260.000	250.000-265.000
1100 4 puertas	1961	340.000-360.000	370.000
750 2 puertas	1962	270.000-285.000	270.000-280.000
1100 4 puertas	1962	375.000-400.000	390.000-400.000
FLYNG STANDARD			
8 HP. 2 puertas	1947	100.000-110.000	
FORD			
2 puertas	1940	160.180.000	
4 puertas	1940	190.000-200.000	205.000
Coupé sedan	1940	220.000-240.000	
Coupé convertible	1940	190.000	
2 puertas	1941	170.000	
4 puertas	1941	190.000-200.000	
Coupé sedan	1941	220.000-250.000	
Coupé convertible	1941	220.000	
2 puertas	1942	190.000	
4 puertas	1942	210.000	
Coupé sedan	1942	240.000	
Coupé convertible	1942	220.000	
2 puertas	1946	230.000-260.000	
Coupé sedan	1946	300.000	
Coupé convertible	1946	290.000	
2 puertas	1947	240.000-250.000	
4 puertas	1947	250.000-270.000	290.000
Coupé sedan	1947	340.000-360.000	
Coupé convertible	1947	320.000	
Rural	1946/47	190.000	
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
4 puertas	1951	290.000	
2 puertas	1953	300.000-320.000	295.000-310.00
4 puertas	1954	320.000-350.000	
Coupé sedan	1954	410.000-420.000	
4 puertas	1955	470.000-490.000	
Coupé sedan	1955	420.000	
Prefect	1956	210.000-220.000	
Anglia	1956	220.000	
Fairlane 500	1957	600.000-630.000	
Fairlane 500	1958	660.000-680.000	
Galaxie 6 c. 4 p.	1960	850.000-880.000	
Galaxie 8 c. 4 p.	1960	920.000	
Galaxie 6 c. 4 p.	1961	940.000	
Galaxie 8 c. 4 p.	1961	980.000-990.000	
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-110.0000	
2 puertas	1958	120.000	
2 puertas	1959	130.000	
2 puertas	1960	150.000	145.000

https://argentoteca.blogspot.com

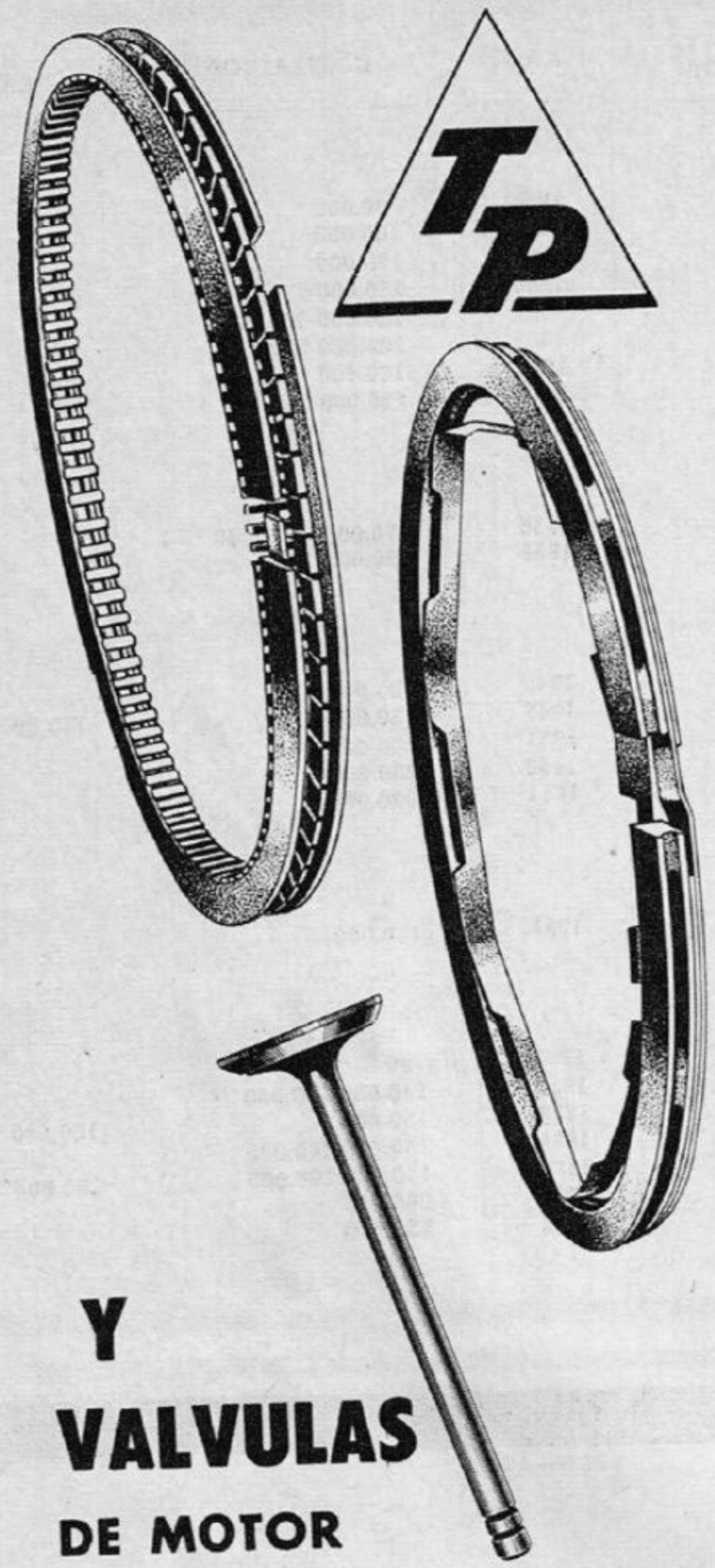
precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
HANSA			
1100 2 puertas	1960	210.000	
1100 2 puertas	1961	220.000-240.000	
1100 Rural	1961	230.000-240.000	
HENRY J.			
2 puertas	1951	130.000	
HEINKEL			
microcoupé	1958	85.000	
microcoupé	1959	90.000	80.000
microcoupé	1960	90.000	
HILLMAN			
4 puertas	1947	120.000	
4 puertas	1950	150.000-170.000	
4 puertas	1956	230.000	
rural	1956	220.000	
HUDSON			
4 puertas	1940	90.000	
2 puertas	1940	85.000	
Coupé sedan	1940	100.000	
4 puertas	1946/47	130.000-160.000	
Coupé sedan	1946/47	150.000-170.000	
4 puertas	1948	160.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000-110.000	
4 puertas	1950	130.000	
4 puertas	1954	190.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
ISARD			
300	1958	90.000	
300	1959	100.000	
400	1960	130.000	
700	1960	160.000-170.000	
400	1961	130.000-150.000	
700	1961	200.000-220.000	
400	1962	160.000	
700	1962	220.000-240.000	
ISETTA			
300	1958	70.000-.80.0000	
300	1959	90.000	
JAGUAR			
4 puertas	1940	100.000	
3500	1947	150.000	160.000
3500	1951	200.000	
3500	1953	230.000	
X K 150	1961	990.000	
JAVELIN			
4 puertas	1951	110.000	
JEEP			
Willys	1947	90.000	
Ika	1957	140.000-150.000	
Ika	1958	150.000	160.000
Ika	1959	160.000-180.000	
Ika	1960	170.000-190.000	190.000
Ika	1961	200.000	
Ika	1962	250.000	

https://argentoteca.blogspot.com

AROS DE PISTON



Y VALVULAS DE MOTOR

Thompson

Fabricados ahora en el país
bajo licencia de la
THOMPSON RAMCO
WOOLDRIDGE INC. de los
E.E.U.U. de América.
La más alta calidad
espaldada por una marca
de prestigio mundial

Cuando Ud. se lo mencione
su mecánico se lo ratificará

DISTRIBUIDORES:

WILL L. SMITH SACI

LUIS SAENZ PEÑA 443/447 · T.E. 38-2011
BUENOS AIRES

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
KAISER			
Frazer	1947	130.000	
Manhattan	1955	220.000	
Carabela	1958	260.000	270.000
Carabela	1959	270.000-290.000	285.000
Carabela	1960	310.000	
Carabela	1961	330.000-340.000	345.000
LANCIA			
4 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1947	150.000	
LINCOLN			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	120.000	
Coupó sedan	1940	130.000-150.000	
Coupé convertible	1940	120.000	
4 puertas	1941	130.000	
2 puertas	1947	140.000	
4 puertas	1947	170.000	
Coupó sedan	1947	170.000-190.000	
4 puertas	1949	200.000	
Coupé sedan	1949	220.000-230.000	
4 puertas	1950	190.000	
4 puertas	1951	200.000-220.000	
4 puertas	1954	420.000	
4 puertas	1956	490.000-500.000	
MERCEDEZ BENZ			
4 puertas	1940	100.000	
4 p. naftero	1951	150.000	190.000
4 puertas diesel	1951	180.000	
Rural diesel	1951	160.000	210.000
170 diesel	1953	200.000	
170 naftero	1953	190.000	
220	1953	220.000-240.000	
300	1953	280.000	
170 diesel	1954	230.000	
170 diesel	1955	240 000-250.000	
180	1955	360.000-370.000	370.000
219 naftero	1959	820.000	
220 S L	1959	1.200.000	1.600.000
220 S L	1960	1.750.000	
MERCURY			
2 puertas	1940	120.000-150.000	
4 puertas	1940	140.000	130.000
Coupó sedan	1940	160.000-170.000	
4 puertas	1941	170.000	
4 puertas	1942	190.000	
4 puertas	1946/47	250.000-300.000	
Coupé sedan	1946/47	330.000-360.000	
Coupé convertible	1946/47	290.000-300.000	
4 puertas	1949/50	300.000-340.000	
Monterrey	1951	300.000	
Monterrey	1953	350.000-380.000	
Montclair	1954	390.000	
Monterrey	1956	520.000-540.000	
Monterrey	1957	550.000	560.000
Park Lane	1958	680.000	
Montclair	1959	790 000	
Meteor	1960	950.000	
Montclair	1961	1.100.000	
Meteor	1961	1.300.000	
Montclair	1962	1.650.000	
M.G.			
Sport convertible	1940	85.000-100.000	
1600	1961	410.000-430.000	
MORRIS			
8 HP.	1947	100.000	
10 HP.	1947	120.000-140.000	
Rural Minor 1000	1956	170.000-190.000	
Minor 1000 4 p.	1960	250.000-280.000	
Rural Minor 1000	1961	300.000	
Minor 1000 4 p.	1961	310.000-320.000	

https://argentoteca.blogspot.com

SERVICIO AUTORIZADO
DI TELLA 1500
ROVETTA y Cía.
Mecánica general
Electricidad
Alineación-Chapa
Pintura-Tapizados
y Repuestos
Av. Maipú 1028 - Tel. 791-0807
VICENTE LOPEZ

RENAULT
DAUPHINE
GORDINI
30 % al contado
y saldo hasta
30 meses
IKA
DISTRICAR S.A.
DIAZ VELEZ 5228 Tel .89-3641
Abierto hasta las 22 horas

al 5044
de
Av. del Libertador,
en Palermo, está
su coche. Le con-
viene averiguar...

COCHES USADOS
0 Km.
MAS GARANTIA DE
ANGEL PASCUALI
S. de C. e I.
EN AUTOMOVILES
VICENTE LOPEZ
FACILIDADES - PERMUTAS
RECIBIMOS SU COCHE
PARA LA VENTA
SIN GASTOS
AVDA. MAIPU 1177
VICENTE LOPEZ

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
NASH			
4 puertas	1940	100.000	
Coupé sedan	1940	100.000-120.000	
4 puertas	1946	140.000	125.000
Coupé sedan	1946	150.000	
4 puertas	1947	130.000-150.000	
Coupé sedan	1947	160.000	
N. S. U.			
Prinz 24 HP.	1958	140.000-150.000	
Prinz 34 HP.	1960	160.000-170.000	
Prinz 34 HP.	1961	170.000-190.000	190.000
Prinz 34 HP.	1962	200.000-220.000	210.000
OLDSMOBILE			
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941	140.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	170.000-200.000	
Coupé sedan	1946/47	210.000-240.000	
Coupé convertible	1947	180.000	
4 puertas	1948	200.000	
Coupé sedan	1948	210.000	
4 puertas	1949	210.000	
4 puertas	1950	260.000-280.000	
Coupé sedan	1951	290.000	
4 puertas	1954	330.000-350.000	
4 puertas	1955	420.000-450.000	
Coupé sed. c/mec.	1955	470.000	
Coupé sed. c/aut.	1955	410.000	
"88" 4 puertas	1956	590.000	
"8" 4 puertas	1957	620.000	
"88" Coupé sedan	1958	660.000-680.000	
"98" 4 puertas	1959	720.000	
OPEL			
Kapitan	1947	120.000-140.000	
Rekord 2 puertas	1956	230.000-250.000	240.000
Rekord 2 puertas	1957	250.0000	
Rural	1957	240.000	
Rekord 2 puertas	1958	350.000-360.000-370.000	
Rekord 2 puertas	1959	360.000-390.000	365.000-380.000
Rural	1959	380.000	
Rekord 2 puertas	1960	410.000-420.000	410.000
Kapitan 4 puertas	1961	570.000	
PACKARD			
4 puertas	1940	100.000	
Coupé sedan	1940	130.000	
Coupé convertible	1940	120.000	
Clipper 4 puertas	1946	150.000	
Clipper 2 puertas	1947	165.000	
Clipper 4 puertas	1947	160.000	
4 puertas	1950	190.000	
PEUGEOT			
203	1956	210.000-240.000	
403	1956	260.000-280.000	270.000
403	1958	350.000-380.000	390.000
403	1959	400.000-430.000	
403	1960	440.000	450.000
403	1961	470.000-480.000	475.000
403	1962	510.000-520.000	
404	1962	630.000	
PLYMOUTH			
2 puertas	1940	110.000	
4 puertas	1940	130.000	
4 puertas	1941	140.000	
2 puertas	1946/47	200.000-220.000	
4 puertas	1946/47	210.000-240.000	
Coupé sedan	1946/47	220.000-250.000	
4 puertas	1951	300.000	
4 puertas	1956	400.000	
PONTIAC			
2 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1940/41	140.000-160.000	
Coupé sedan	1946	220.000-230.000	

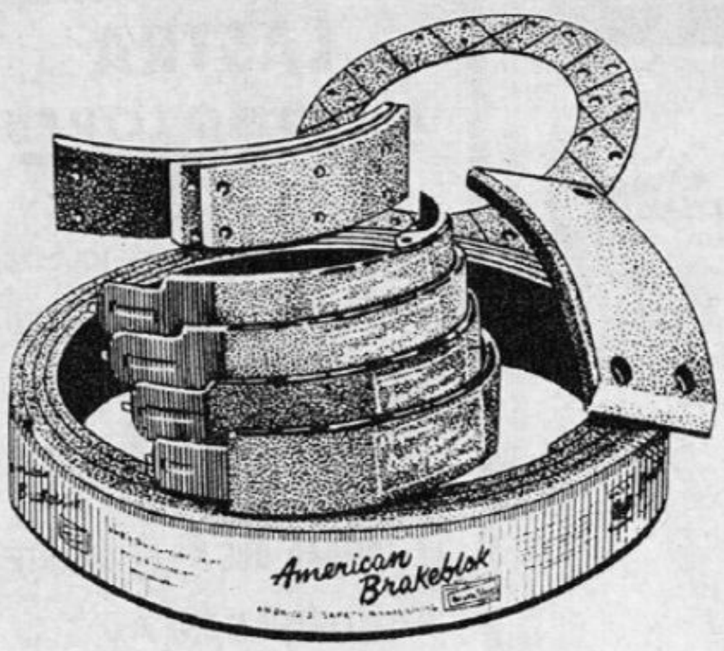
LASTRA
AUTOMOTORES
S.A. (en formación)
CONCESIONARIOS OFICIALES
PEUGEOT
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE
FACILIDADES AL 1%
• Coches usados en exposición provenientes de cambio con garantía y facilidades.
Av. del Libertador 960
Vicente López Tel. 797-4708
SE ATIENDE HASTA LAS 23 HS.
Inclusive Domingos y Feriados

COMPRE A PRECIO
DE REVENDEDOR CON
FINANCIACION
Abierto de 8 a 22 hs.
todos los días
VALERGA S.A.
Concesionarios I.K.A.
Avda. Libertador 1381
VICENTE LOPEZ
IKA

FARO motor S.A.
EN LA
LUCILA
Entre en su
coche usado
y salga
en un
DKW
AUTO UNION
1963
0 Km.
AMPLIA FINANCIACION
FARO motor S.A.
Av. del Libertador 3799
Tel. 797-0883 795-1229
LA LUCILA

PARA AVISOS EN ESTA SECCION LLAME
797-4228 797-4029 791-0487 791-2215

https://argentoteca.blogspot.com



CINTAS
PARA FRENOS
Y
FORROS DE
EMBRAGUE

American Brakeblok

LA CINTA
DE FRENO
QUE OFRECE
MAS
SEGURIDAD

FABRICADOS EN
LA ARGENTINA
BAJO LICENCIA DE LA

AMERICAN
BRAKE SHOE co

NEW YORK, N.Y. U.S.A.
POR
FRENIA S.A.

DISTRIBUIDORES:

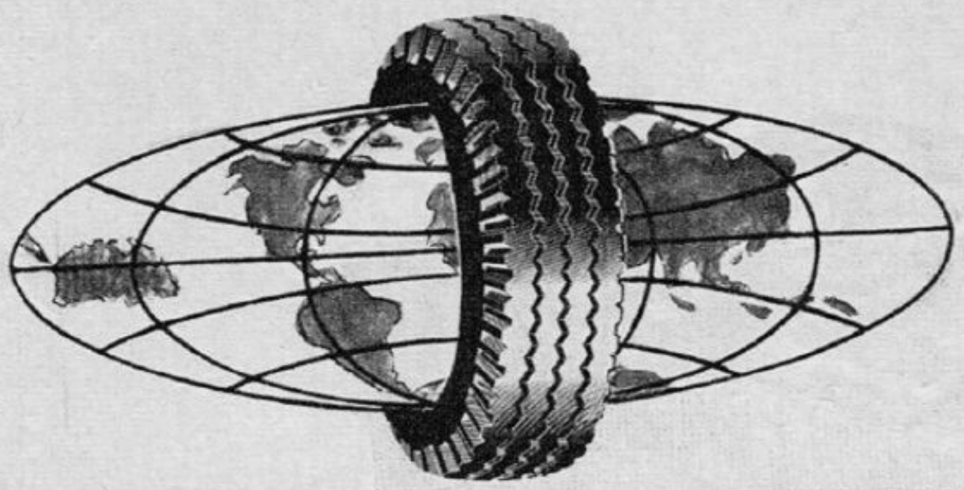
CASA STEWART S. A.
CIRA S. A.
DE ANGELIS S. A.
WILL L. SMITH S. A.

precios de los autos usados

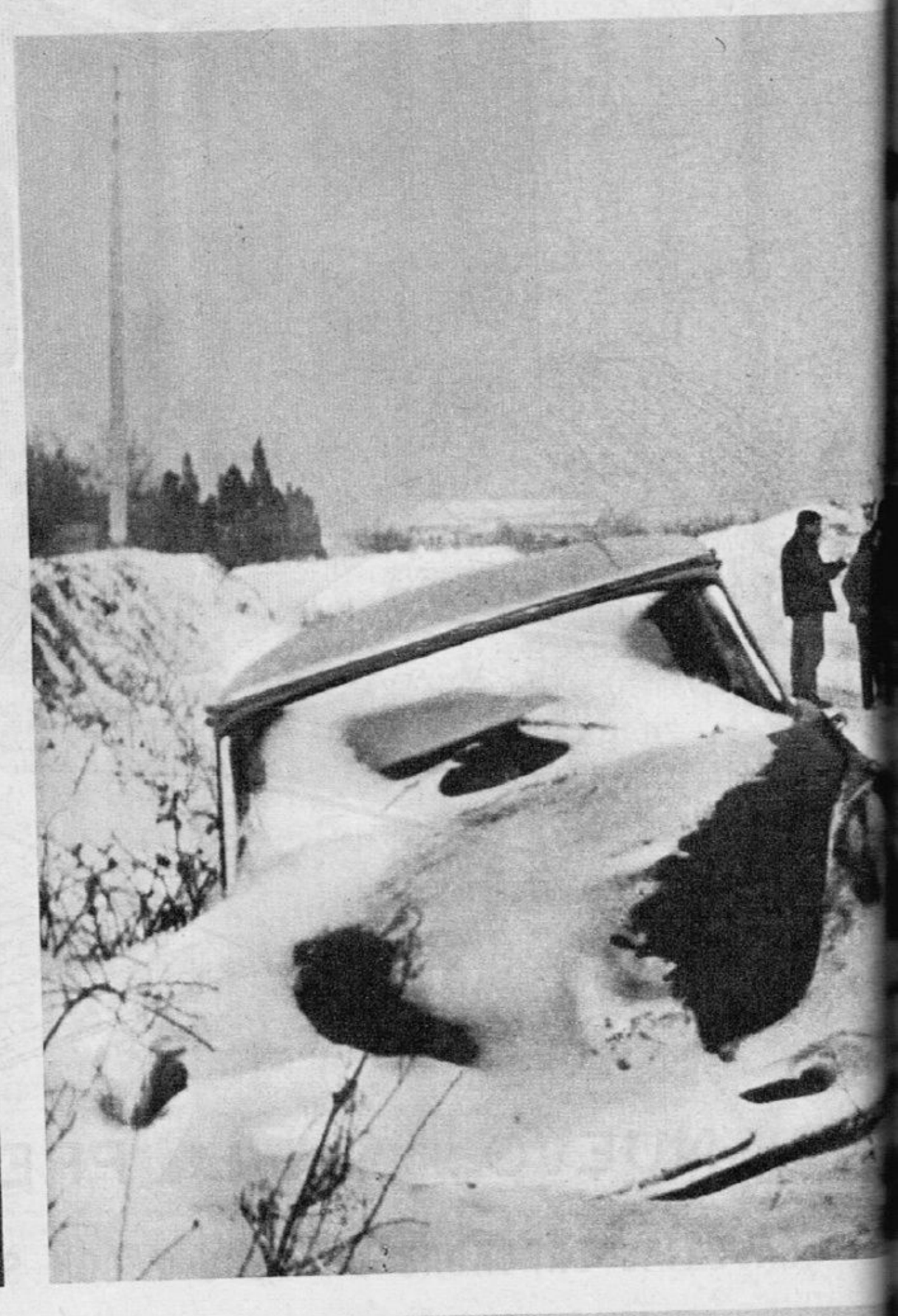
MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1946/47	200.000-220.000	
Sedanette	1947	220.000-230.000	
4 puertas	1948	240.000	
4 puertas	1950	260.000	
4 puertas	1951	270.000-280.000	
RENAULT			
4 puertas	1947	90.000-100.000	
4 puertas	1951	130.000-140.000	
4 puertas	1952	160.000-180.000	
Dauphine 4 puert.	1960	200.000-220.000	200.000
Dauphine 4 puert.	1961	220.000-240.000	230.000
Dauphine 4 puert.	1962	250.000-280.000	270.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000	
RILEY			
1500 4 puertas	1947	130.000	
2500 4 puertas	1947	140.000-160.000	
SIMCA			
4 puertas	1956	200.000-220.000	
Rural	1956	210.000	
SINGER			
4 puertas	1947	100.000-110.000	
4 puertas	1951	130.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1940	125.000	
4 puertas	1947	140.000	
President 2 puert.	1948	150.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956	220.000-230.000	
15 M Rural	1956	230.000	
17 M 2 puertas	1958	300.000-330.000	360.000
17 M 4 puertas	1958	360.000-390.000	
17 M 2 puertas	1960	440.000-470.000	
17 M 2 puertas	1961	520.000-540.000	510.000
17 M 4 puertas	1961	550.000	
17 M Rural	1961	560.000	
17 M 2 puertas	1962	650.000-660.000	
VOLKSWAGEN			
Export	1951/53	200.000-230.000	220.000
Export	1956	240.000-270.000	
Export	1957/58	290.000-330.000	350.000
Export	1959	370.000	
Export	1960	390.000-430.000	
Export	1961	460.000	460.000
Export	1962	580.000-610.000	
Kombi	1956	260.000-280.000	
Kombi	1958	320.000	
VAUXHALL			
4 puertas 10 HP.	1947	110.000	
4 puertas 4 cil.	1950	150.000	
Velox 6 cil. 4 p.	1951	170.000	
Cresta 6 cil. 4 p.	1956	200.000-240.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	240.000	
2 puertas	1960	380.000	
4 puertas	1962	490.000	
WOLSELEY			
8 HP.	1947	100.000	
1500	1957	230.000	
1500	1960	340.000	
WILLYS			
4 puertas	1940	100.000	95.000
4 puertas	1947	120.000	
Aerolark 4 puertas	1951	170.000-190.000	

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



noticiero



ENSEÑAR JUGANDO

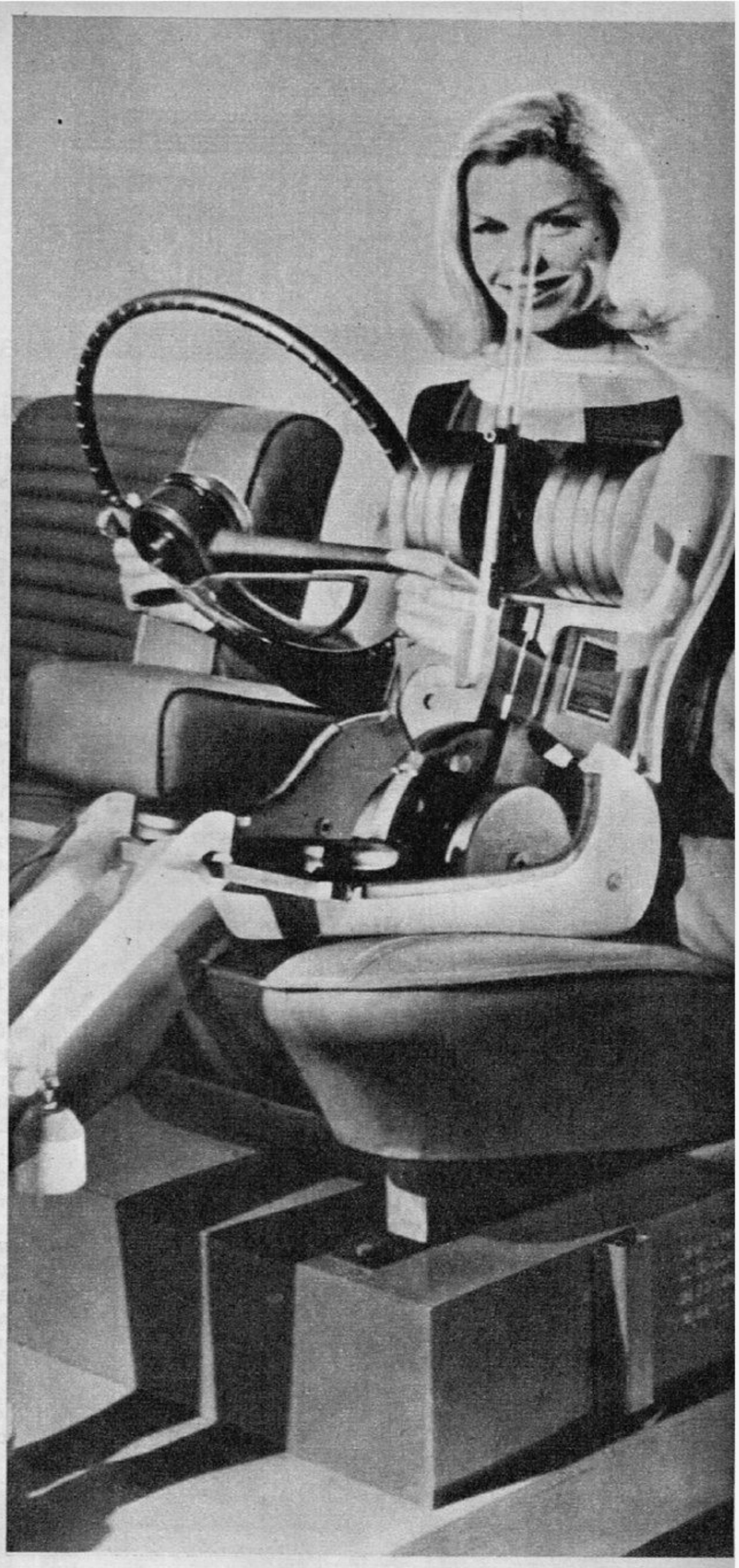
Los futuros automovilistas son preocupación para los que piensan en el mañana. En el Salón de la Infancia de Versalles (Francia), los visitantes infantiles son invitados a manejar autitos y, a la vez, entrenados en el conocimiento de las reglas del tránsito, que tal vez muy pronto tendrán que afrontar en la vida real. Un buen modo para ir metiendo en los ojos y la cabeza de los de mañana aquello que les será finalmente útil.

REPOLLOS Y CAFE

Clair E. MacNutt sintió de golpe ganas de tomarse una taza de café. Ni corto ni perezoso estacionó su camión y se metió en un boliche. Lo que aquí se ve es lo que ocurre cuando a un camión mal estacionado se le sueltan los frenos y comienza a rodar cuesta abajo, como en el tango. Además de repartir por el suelo su carga de repollos, arruinó dos autos y se cargó un poste, de yapa.

https://argentoteca.blogspot.com

mundial



OFENSIVA BLANCA

Francia, como toda Europa, ha experimentado las dificultades de un tiempo perro. Las nieves caídas en abundancia desusada taparon las carreteras tornándolas impracticables, bloqueando trenes, aislando villas y causando toda clase de desastres. Aquí, un auto que se fue a la banquina, ha sido abandonado por su dueño ante la imposibilidad de sacarlo a flote.

LA HERMOSA NIKI NAM

Cuando se trata de averiguar cuál es el diseño más confortable y eficiente para el asiento de un automóvil, hay que hacer las cosas bien. Los ingenieros de Chrysler han requerido los servicios de la hermosa Niki Nam, una dúctil muñeca que, además de sus personales encantos, tiene la peculiaridad de adaptarse al tamaño y peso de cualquier tipo de personas, gordas y flacas, altas y bajas, hasta permitir hallar el modelo mejor para cada caso.

https://argentoteca.blogspot.com

LOS

1a. PARTE

El problema del filtrado de los distintos flúidos que alimentan y lubrican el motor del automóvil, es más delicado de lo que en general se cree. El correcto diseño y mantenimiento de los filtros de aceite, combustible y aire, contribuye decididamente al funcionamiento y duración del motor.

Los motores de combustión interna tienen una cierta cantidad de elementos, sujetos a movimientos relativos. Estos movimientos, que pueden ser rotativos o alternativos, traen consecuentemente aparejada fricción entre las partes móviles.

Para evitar que esa fricción o rozamiento cause desgastes excesivos en las piezas, y para facilitar al mismo tiempo los movimientos, se someten las mismas a lubricación. Someter a lubricación significa interponer entre las piezas que se mueven una respecto de la otra, una película de lubricante, que para poder cumplir eficientemente con su misión deberá ser continua, es decir, sin interrupciones que posibiliten el rozamiento seco.

Supongamos que las piezas en movimiento relativo estén separadas 0,5 milímetros, es decir, que haya entre ellas un huelgo de esas dimensiones Supongamos además que sometemos al sistema a una lubricación (a presión) de aceite; si en este aceite existen impurezas, como pequeños granos de arena de 0,5 milímetros o más de diámetro, al penetrar presurizado entre las caras de las piezas, cortarán la película lubricante, y además ellas mismas dañarán las superficies de las piezas móviles.

Se comprenderá que es necesario evitar que penetren al huelgo en cuestión impurezas de tamaño igual o mayor al huelgo mismo. Esta es, esquemáticamente, una de las causas principales que determinan el filtrado del lubricante.

La adopción universal del sistema de lubricación a presión, en los motores de combustión interna que equipan a los automóviles (salvo lógicamente los motores de dos tiempos), trae consigo la necesidad de mantener al lubricante exento de impurezas que originen la ruptura de la película y otros deterioros en las superficies sujetas a movimiento relativo.

Las impurezas que contaminan al aceite lubricante usado en los motores, pueden ser muy diversas. Podemos intentar una enumeración de las mismas o por lo menos de las principales:

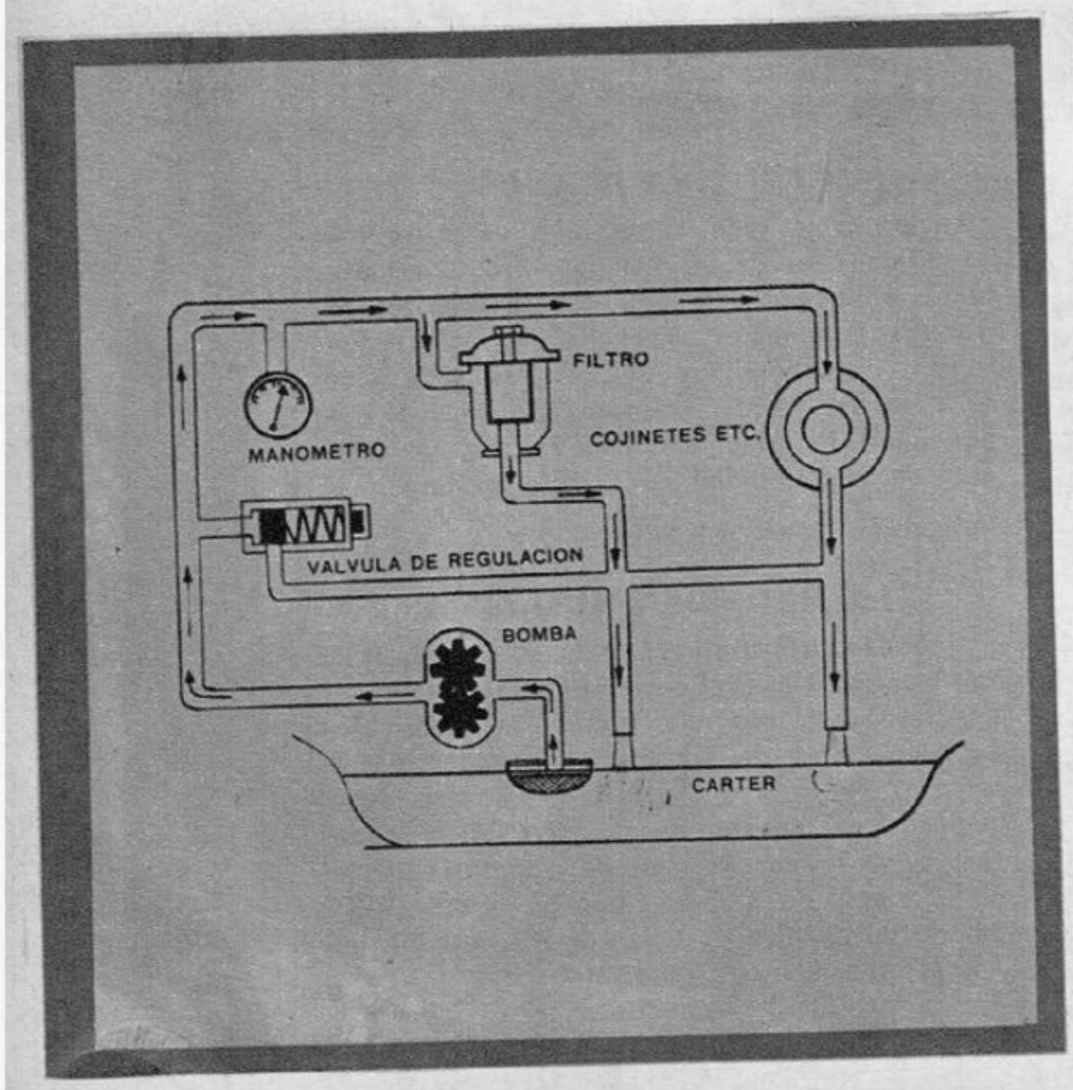
1) Polvillo atmosférico: Como es sabido en la atmósfera se encuentra en suspensión una cierta cantidad de partículas microscópicas de diversos orígenes, que principalmente contamina el aceite por la ventilación del cárter.

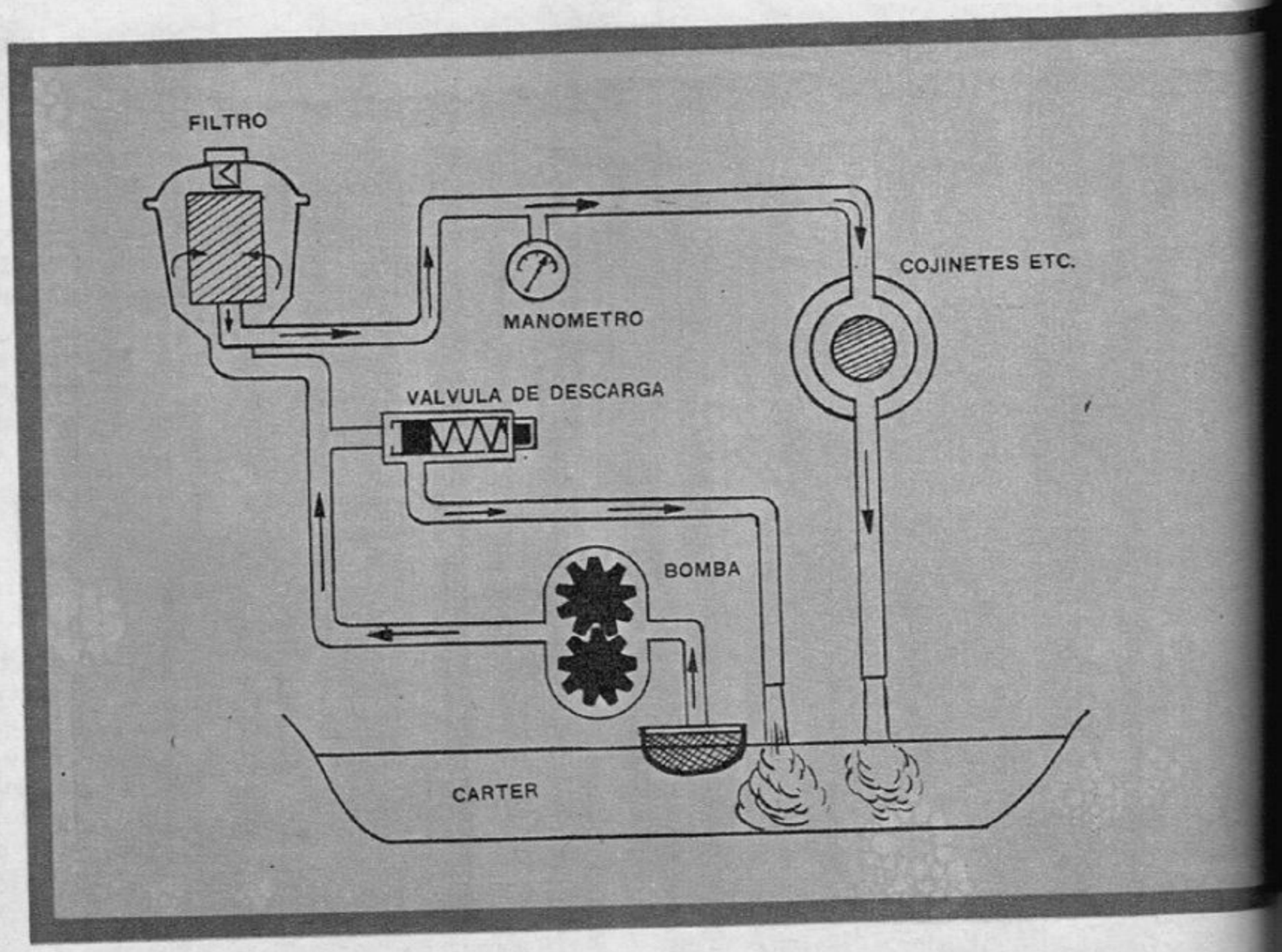
2) Polvo del camino: El viento y el rodar del vehículo hacen que el polvo, que en mayor o menor grado existe en el camino, penetren en el motor por la aspiración y ventilación del cárter.

3) Arena de fundición: Algunas veces la arena utilizada en los procesos de fundición que queda adherida en los huecos del block, se desprende durante el funcionamiento, pasando al aceite lubricante.

4) Partículas de metal: Pequeñas partículas de metal desprendidas por el desgaste propio de piezas móviles, pasan también al lubricante.

5) Agua, ácidos: Ciertos productos gaseosos de la combustión se combinan con el aire húmedo, y bajo la acción del calor forman un vapor que, forzado por el pistón, pasan hacia abajo, condensándose en forma de solución ácida (acuosa).





https://argentoteca.blogspot.com

FILTROS

por GUILLERMO MÁRTIRE

6) Carbón: El combustible incompletamente quemado puede producir barnices o lacas que se carbonizan por la alta temperatura. Este carbón se desmenuza en pequeñas partículas que tienen características altamente abrasivas.

La acción abrasiva de los contaminantes del aceite determina desgastes sumamente perjudiciales en el motor. El desgaste de los aros del pistón produce pérdidas de potencia, y paralelamente mayor contaminación por mayores productos de combustión.

El polvo, agua, y otros contaminantes forman un barro que puede llegar a obstruir los pasajes de lubricante, determinando serios daños en las partes móviles.

Los filtros de aceite se usaron al principio para mantener limpio el lubricante y hacer mínimos los depósitos de barro en el motor. Los sistemas primitivos de filtrado actuaban solamente sobre una parte del caudal del lubricante que forzaba la bomba; el medio filtrante usado era denso y absorbente, lo que daba bastante limpieza visual al aceite.

Los motores de los automóviles fueron desarrollando progresivamente mayores potencias, lo que ha traído aparejado disminución de los huelgos de los cojinetes y mayores cargas sobre éstos. En consecuencia, la película de aceite lubricante ha debido disminuir su espesor dentro de los cojinetes; paralelamente el aceite ha debido experimentar un aumento de calidad para poder cumplir con su cometido.

Comenzaron a usarse aceites con detergentes para mantener las impurezas más finas en suspensión, evitando que las mismas pudieran depositarse en las partes del motor. Se hizo evidente la necesidad de extraer las partículas contaminantes muy finas (incluida el agua) y los productos derivados de la oxidación del aceite y del combustible. Esto llevó a un sistema de filtrado en el cual todo el caudal enviado por la bomba de aceite pasa por el elemento filtrante antes de alcanzar las partes a lubricar.

Llegamos así a los dos sistemas de filtrado típicos: el primero denominado "by-pass" y el segundo "full-flow".

En los esquemas (Figs. 1 y 2) se puede apreciar la disposición de los distintos elementos de los circuitos de lubricación pertenecientes a ambos tipos. El sistema "by-pass" trabaja de la siguiente manera: El aceite es aspirado del cárter por la bomba, sigue por la tubería donde se ha intercalado en derivación, una válvula compensadora que descarga automáticamente el exceso de presión. Así regulado, el flujo de aceite sigue por la tubería hacia los puntos a lubricar, pero previamente se deriva una tubería secundaria hacia el filtro.

En consecuencia, parte del caudal pasa a través del filtro y el resto sigue por conductos apropiados hacia cojinetes, balancines, etc. Eventualmente todo el aceite es filtrado, pues parcialmente, pero en forma constante, es bombeado a través del filtro. Este sistema se usa actualmente en algunos automotores.

Los elementos filtrantes usados en este sistema se diseñan para retener partículas de hasta 10 ó 20 micrones (el micrón es la millonésima parte del metro).

En el "full-flow" el lubricante, luego de ser aspirado por la bomba y compensado (en lo que respecta a presión) por la válvula colocada en derivación, pasa totalmente a través del filtro. Luego de su descontaminación, sigue hacia los puntos a lubricar, retornando al cárter.

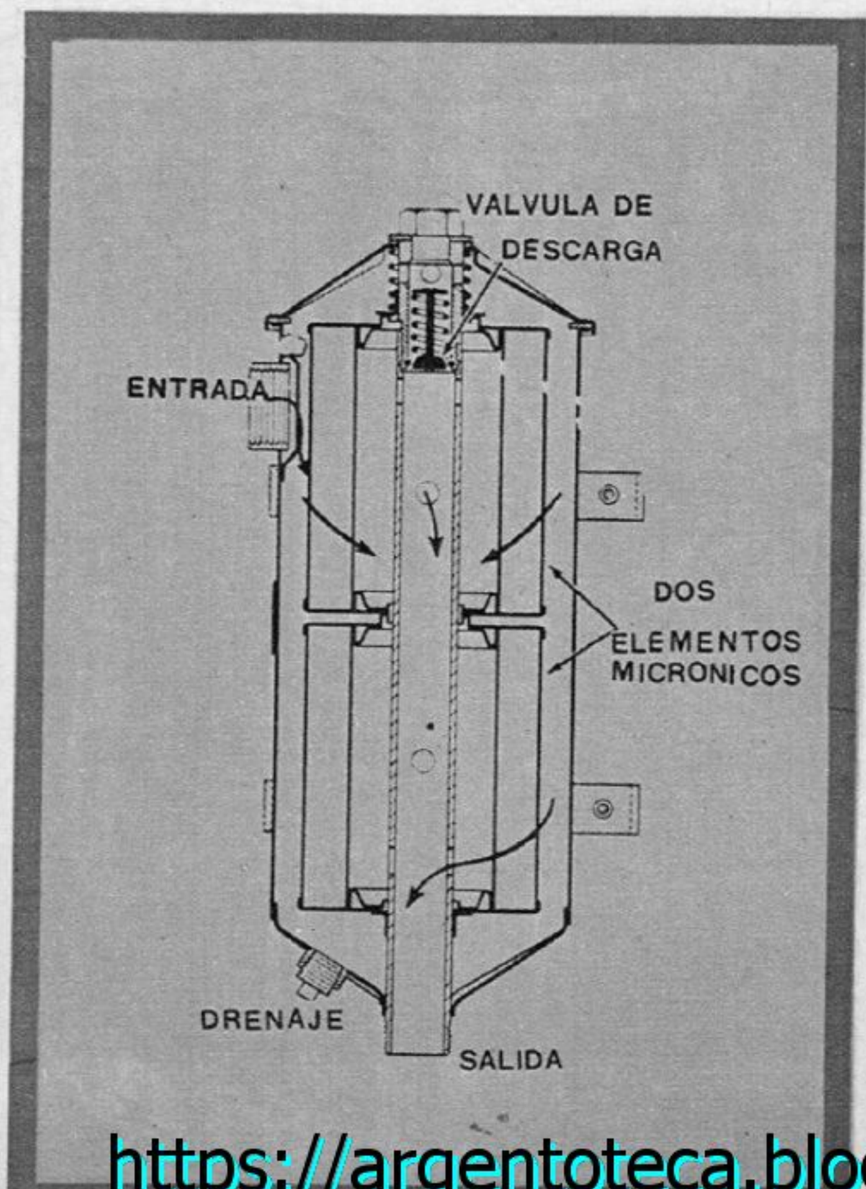
El problema del "full-flow" es que una gran limpieza del aceite no es compatible con un gran pasaje de caudal. Esto hizo necesario una solución de compromiso, un filtro que permita un paso de aceite considerable, y que retenga sólo partículas por encima de un tamaño determinado. Por esta razón, los elementos filtrantes usados en full-flow tienen menor capacidad de retención (40 a 80 micrones).

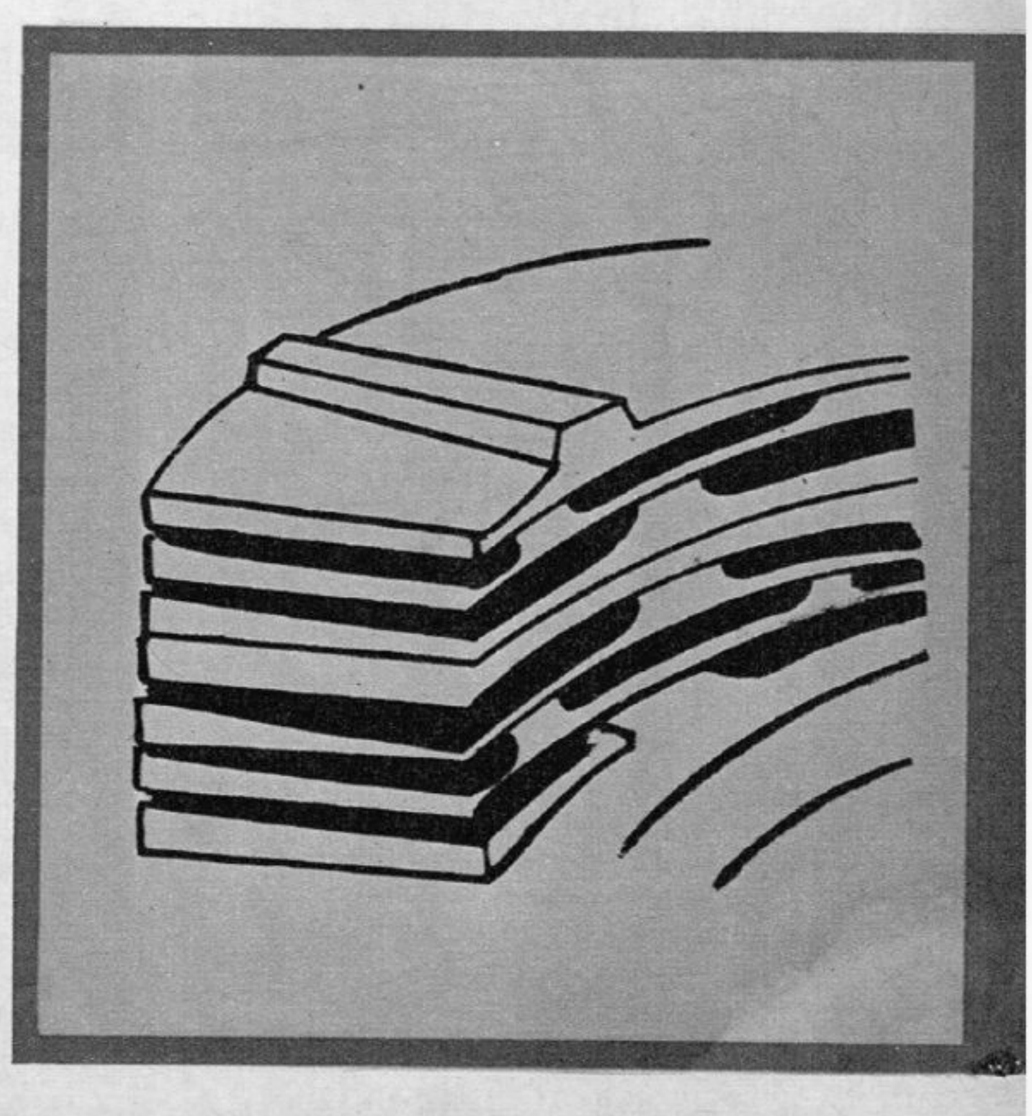
Cuando el filtro, después de haber cumplido con un prolongado período de trabajo, se satura, ocluyéndose totalmente, en esa circunstancia al no poder pasar aceite a través de él, la caída de la presión hace abrirse una válvula situada en el interior del filtro mismo. El aceite pasa entonces sin filtrar directamente hacia los puntos a lubricar. (Fig. 3).

En un sistema "by-pass", dado que el filtro va colocado en derivación, al ocluirse totalmente el elemento filtrante, el aceite pasa directamente por la tubería hacia los cojinetes, balancines, etc.

Muchos materiales y métodos constructivos se han experimentado para la obtención de un filtro que permita una óptima retención de los contaminantes del aceite.

De izquierda a derecha: En el esquema de un sistema "by-pass" se aprecia el recorrido del aceite mandado por la bomba. El elemento filtrante va intercalado en derivación. Típica diagramación de un "full-flow"; el aceite es bombeado totalmente a través del filtro a través del filtro, antes de alcanzar los puntos a lubricar. El manómetro de medición va a continuación del filtro. Filtro para "full-flow" con doble elemento filtrante; se puede ver claramente la válvula automática de descarga. De esa manera el aceite pasa directamente sin filtrarse hacia cojinetes, balancines, etc. Sección ampliada de un filtro metálico de aceite. Se observan los resaltos en la cinta de metal, que determina la separación entre láminas.





https://argentoteca.blogspot.com

LOS FILTROS

Los elementos de filtros más comúnmente usados se construyen de metal, de algodón, cierta clase de arcilla, lanas, estopa y papel.

Los elementos filtrantes metálicos consisten en un gran número de delgadas láminas de metal (en forma de cintas circulares) colocadas una sobre la otra, quedando entre ellas una muy pequeña separación por donde fluye el aceite. Esta separación determina el tamaño de las partículas que deben ser filtradas. (Fig. 4 y 5).

Este tipo de filtros puede ser limpiado periódicamente, siendo su uso indefinido. Se utilizan frecuentemente para trabajos pesados, donde los contaminantes rápidamente obstruyen el filtro (motocompresores, etc.).

Otros materiales se usan aprovechando sus propiedades absorbentes. Lana, fibra de algodón, estopa, etc. se impregnan de aceite reteniendo los contaminantes, actuando como una esponja. Los filtros manufacturados con este tipo de materiales son muy usados en los sistemas "by-pass".

Tienen gran capacidad de retención inicial, pero dada la dificultad de compactación uniforme de la estopa, con el uso, el aceite forzado a través del elemento, elige el camino de menor resistencia, donde el material es menos denso. Se forman entonces "canales" por donde el aceite prácticamente circula sin filtración.

Por esta razón, cuando se utilicen filtros de este tipo se deberá recurrir solamente a marcas acreditadas, las cuales aseguran, merced a procesos de fabricación sumamente cuidadosos, un filtro de materiales adecuados, con la compactación correcta.

Solamente de esta manera se podrá tener la certeza de que el filtro cumplirá con su cometido eficientemente.

En consecuencia este tipo de filtros da buenos resultados iniciales, debiendo ser cambiado con la frecuencia que indique el fabricante para la obtención de un filtrado parejo.

Uno de los filtros más usados en los últimos tiempos es el de papel o micrónico. El papel utilizado en la construcción de estos filtros es similar al usado en laboratorios químicos para el filtrado de líquidos. Su manufactura es expresa para el tipo de trabajo a que se destina, y el grado de filtrado que proporciona se controla rigurosamente.

Debemos acotar que por "grado de filtrado" se entiende la medida de las mínimas partículas retenidas con una eficiencia del 98 %.

El papel se fabrica de tal manera que las fibras no tengan orientación definida, sino que constituyan una trama reticular intrincada. Se impregna a posteriori con resinas fenólicas que fijan la posición de la trama; solamente se utilizan papeles de celulosa pura para poder controlar la porosidad en el proceso de impregnación.

Se somete al papel luego a un secado lento a 160° de temperatura y se lo pasa por un rodillo marcador para darle rigidez. A continuación se lo pliega en forma de fuelle y se lo arrolla en forma cilíndrica para obtener gran superficie de filtrado. (Alrededor de 900 cm² para un filtro de automóvil pequeño).

El papel plegado se encola o engrampa para cerrar el cilindro. En su interior se coloca un tubo metálico perforado, por donde sale el aceite filtrado descendiendo hacia la salida. El conjunto lleva dos tapas de cartón especialmente tratado, que se encola, juntamente con el revestimiento perforado de ese mismo material o de latón.

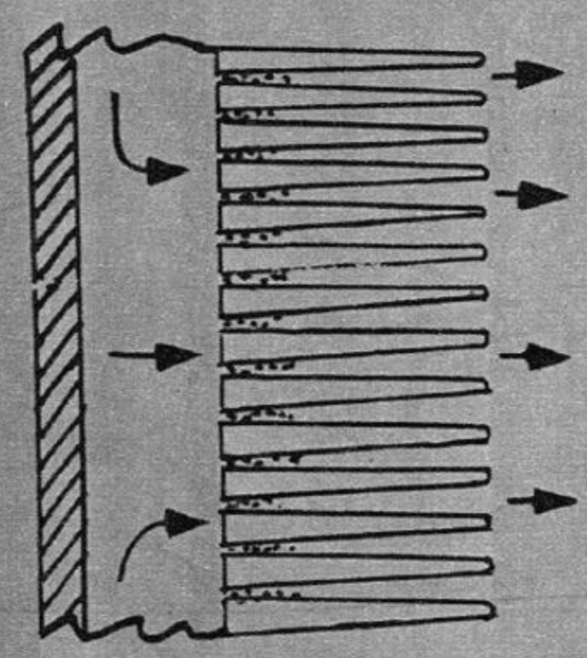
Este elemento filtrante o cartucho, como se lo denomina comúnmente, se coloca en el motor dentro de un recipiente hermético, al cual llega la tubería de aceite no filtrado (lateralmente) y sale la tubería de aceite limpio (parte inferior). (Fig. 6).

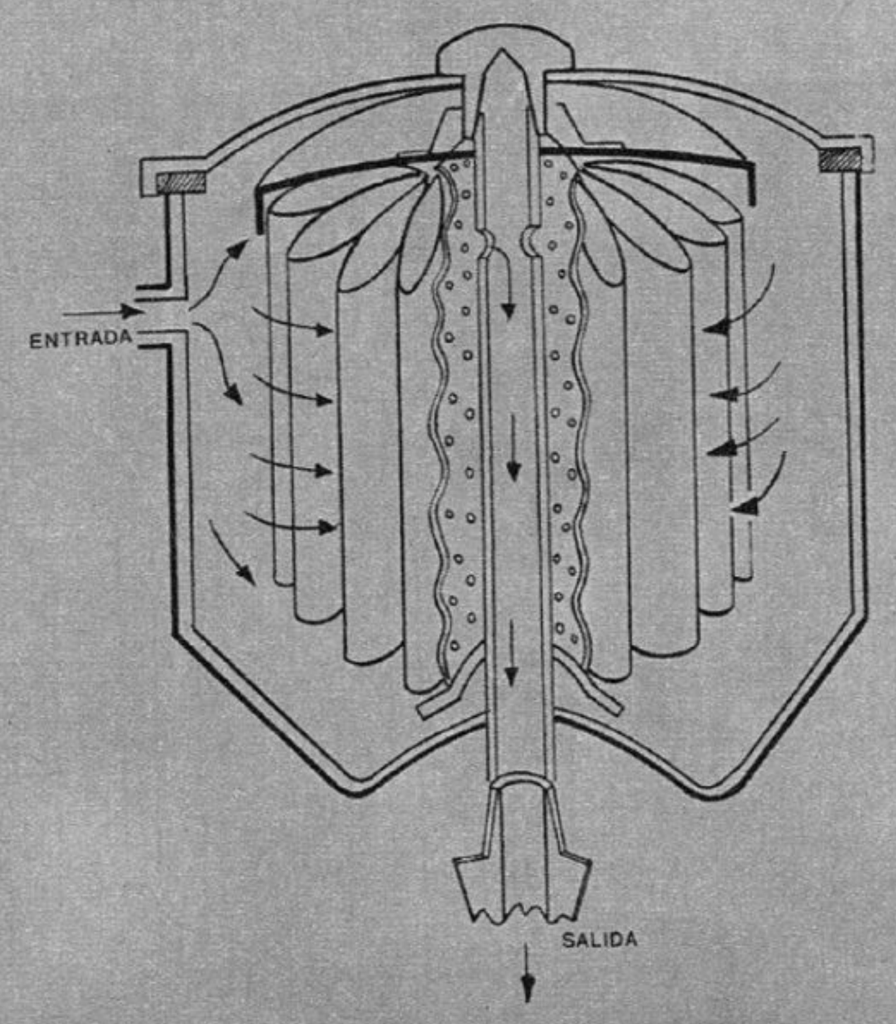
Juntamente con la retención de partículas sólidas, los filtros micrónicos separan las pequeñas gotas de agua y ácidos producidas por la condensación, calor y productos de la combustión incompleta.

De lo que hemos visto, se comprende fácilmente la gran importancia que tiene para la conservación del motor, el filtrado del aceite. Es fundamental cambiar el elemento filtrante con la frecuencia que el fabricante del automóvil aconseja cuando el automóvil es nuevo.

A medida que el uso va desgastando el motor, el aceite se contamina más rápidamente, debiendo ser cambiado con mayor frecuencia; ésta también quedará supeditada al tipo de caminos que el automóvil frecuente en su uso (polvoriento o no).

Un filtro no reemplazado cuando se debe, es no solamente inoperante, sino que puede llegar a ser nocivo para la vida del motor. La mentalidad del automovilista debe acostumbrarse a la idea de que un pequeño gasto periódico en la protección del circuito de lubricación de su motor redunda en una gran economía a través de la utilización del vehículo. *





Arriba: Corte muy ampliado de un filtro metálico mostrando el flujo de aceite a través de él. Derecha: Corte de un filtro micrónico de papel para "by-pass"; se distingue la carcaza, tubo central y fuelle de papel.

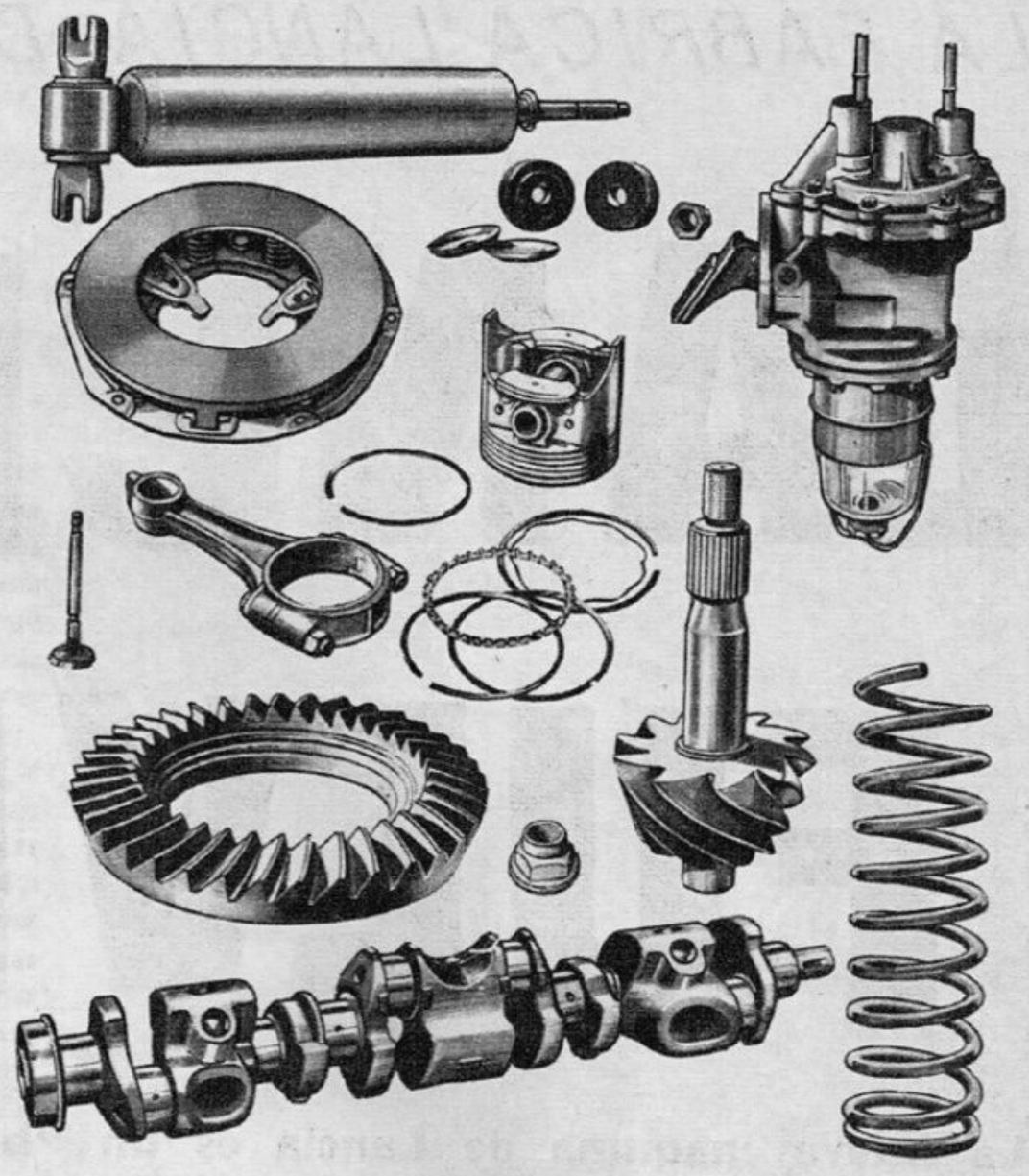
https://argentoteca.blogspot.com

Repuestos

FoMoCo

CON FACTOR "G"

Símbolo de Genuina calidad y Garantía!



Los repuestos FoMoCo representan una indiscutible garantía para reparar una unidad Ford. Están producidos de acuerdo a las estrictas normas de Ford. Por eso mantienen la misma exacta precisión de las piezas originales de fábrica que integran un Ford nuevo! Exíjalos en la Concesionaria Ford de su zona. Allí encontrará un stock completo y permanente... a precios más convenientes!

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

https://argentoteca.blogspot.com

LA FABRICA LANCIA, DE TURIN, PRESENTA POR

LANCIA FULVIA

La nueva máquina de Lancia es un "high life" de la categoría 1100, siguiendo la tradición de alta calidad que a todos sus productos da la fábrica turinesa

Las primeras noticias relativas al nuevo modelo de Lancia, son de más de un año atrás: se tuvieron entonces las primeras indiscreciones sobre un coche mediano (para las costumbres europeas) destinado a reemplazar al prestigioso modelo "Appia", que había llegado a la tercera serie o modificación importante y a una vida en producción de nueve años. Desde ese entonces las noticias habían sido variadas, y últimamente el dilema más grande era de si el nuevo coche sería expuesto en Ginebra o no. La casa estuvo negando hasta pocos días antes del Salón, cuando decidió por fin "largar" la noticia.

El nuevo coche reemplaza el modelo Appia, tan bien conocido en la Argentina, en virtud de haber ganado dos años seguidos el Gran Premio Standard. De este modelo mantiene la cilindrada de 1100 c.c., pero es totalmente distinto desde todo otro punto de vista. Por de pronto es un coche a tracción delantera, bastante más grande y pesado que el Appia, y con varias soluciones interesantes.

Es difícil prever ahora el impacto que pueda tener este modelo en el mercado automovilístico europeo; no se puede hablar de impacto mundial porque la producción de elevada calidad de la casa Lancia no es tan grande como para influir en forma sensible en el campo mundial. En efecto, la producción Lancia actual es de unos 140 coches por día en los tres modelos Appia, Flavia y Flaminia, y podrá aumentar un poco con el nuevo modelo que inaugura una nueva planta cerca de Turín, pero, como se dijo aquí, se busca la calidad más que la cantidad.

Hay que aclarar un detalle interesante a propósito de los nombres de los modelos de Lancia: anteriormente a la serie actual cuyos nombres empiezan por "F" hubo una larga serie en "A" que tomaba todos sus nombres de los antiguos caminos del imperio romano, así los modelos Aurelia, Appia, etc.

Todavía algo más sobre la tracción delantera: en línea teórica esta disposición de las ruedas motrices, resulta la mejor para un coche cuyas dimensiones no excedan de las que se acostumbran con un motor de un litro y medio a dos litros de cilindrada; es así en efecto como el coche más grande con tracción delantera es el Citroen de dos litros. Por otra parte la tracción delantera es más cara que el sistema común de tracción trasera (con o sin el motor trasero) por la presencia de los cardanes especiales para la dirección.

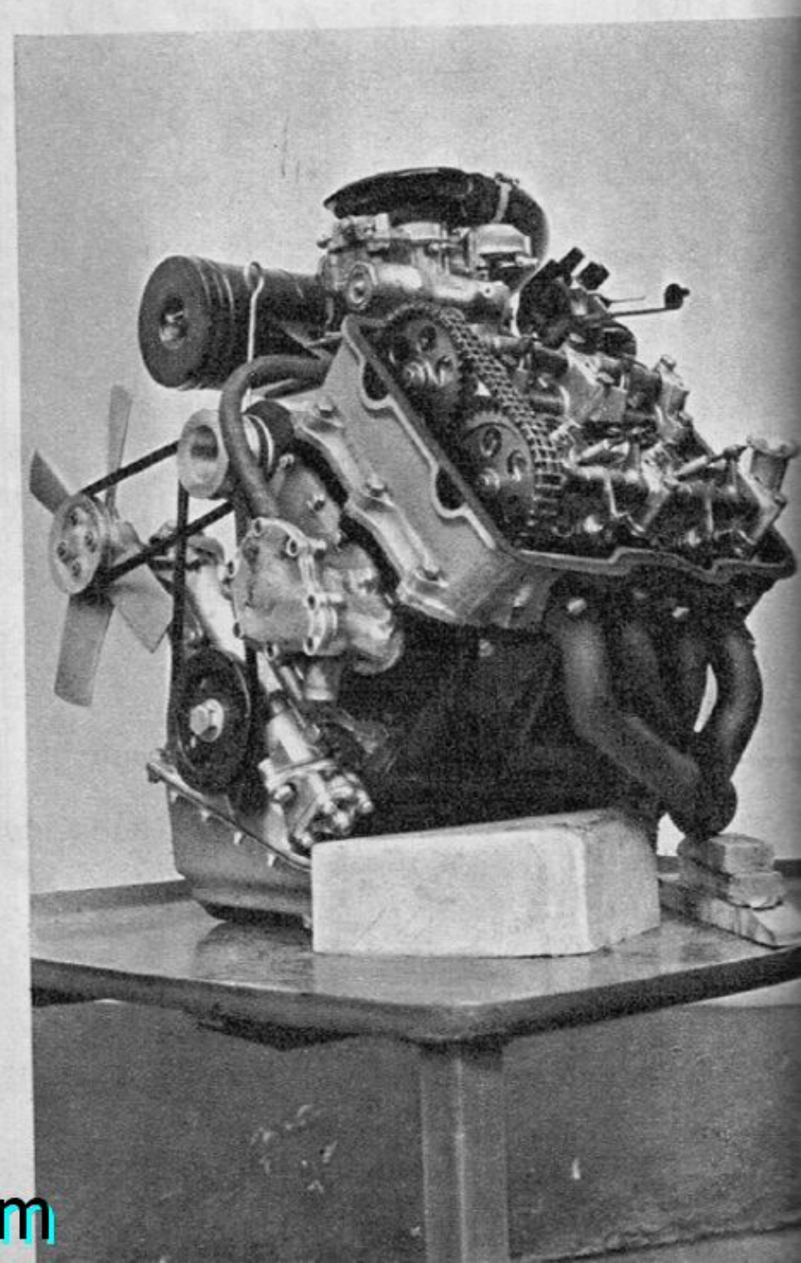
En el caso de Lancia esto no es importante pues los coches de esta marca son de una categoría superior a la media; ahora el único coche con sistema tradicional, motor adelante y ruedas motrices traseras es el Flaminia, cuyas medidas superan el límite establecido para la tracción delantera.

He aquí algunas características técnicas del modelo Fulvia:

El motor tiene cuatro cilindros en V muy estrecho, tanto que desde afuera parece en línea, pero más corto de lo normal. El ángulo entre hileras de cilindros es apenas de 12°.

Todo el motor es, a su vez, inclinado a la izquierda (a la derecha mirando el coche de frente) con un ángulo de 45°: de esta manera se tiene la parte opuesta libre para colocar los accesorios, es-

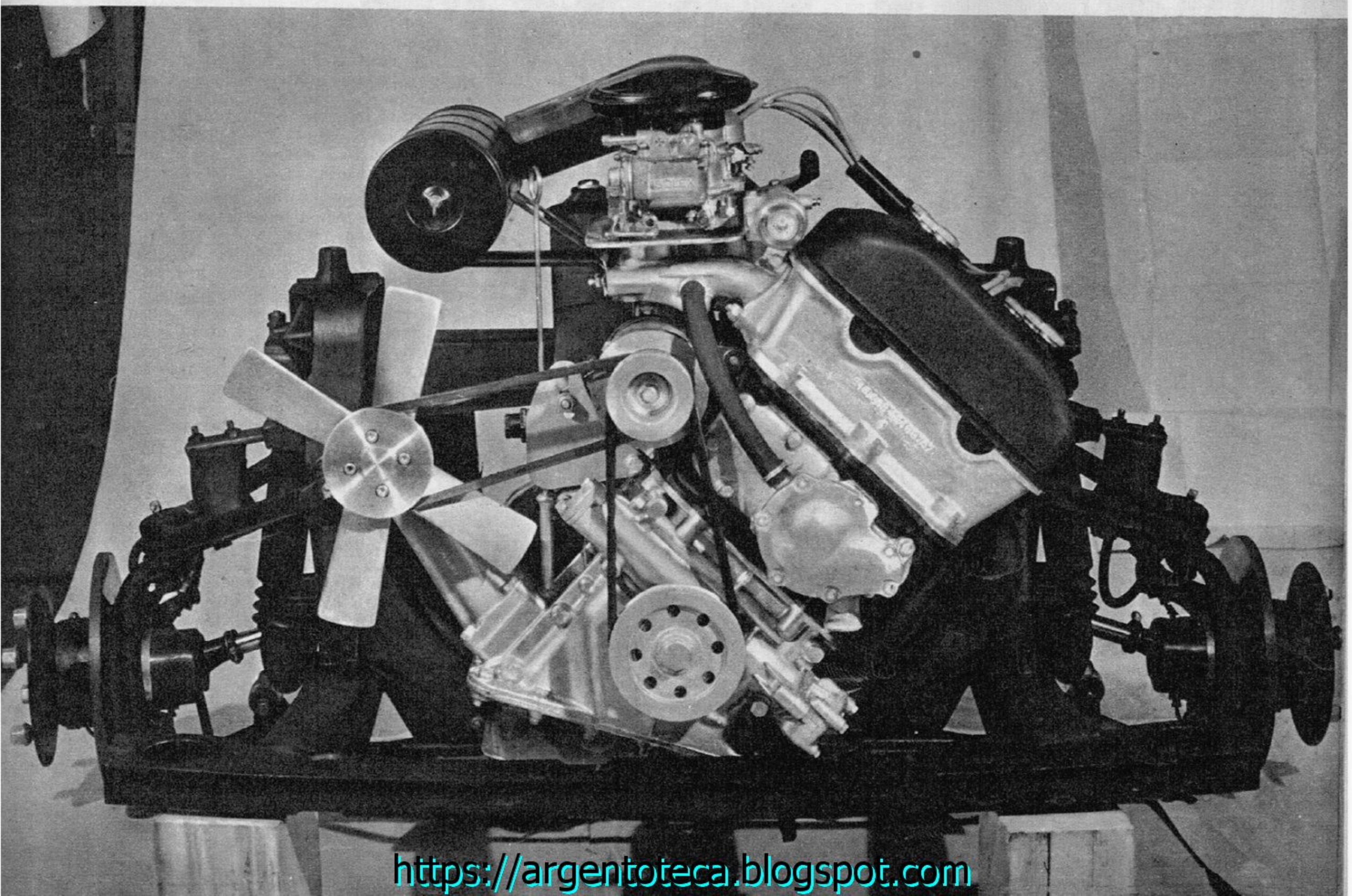
Arriba: Las líneas de la carrocería del nuevo Lancia Fulvia son sumamente sobrias y funcionales. Siguen decididamente los más recientes principios de la aerodinámica. Abajo: El motor va inclinado a 45° para disminuir la altura de las líneas del capó.



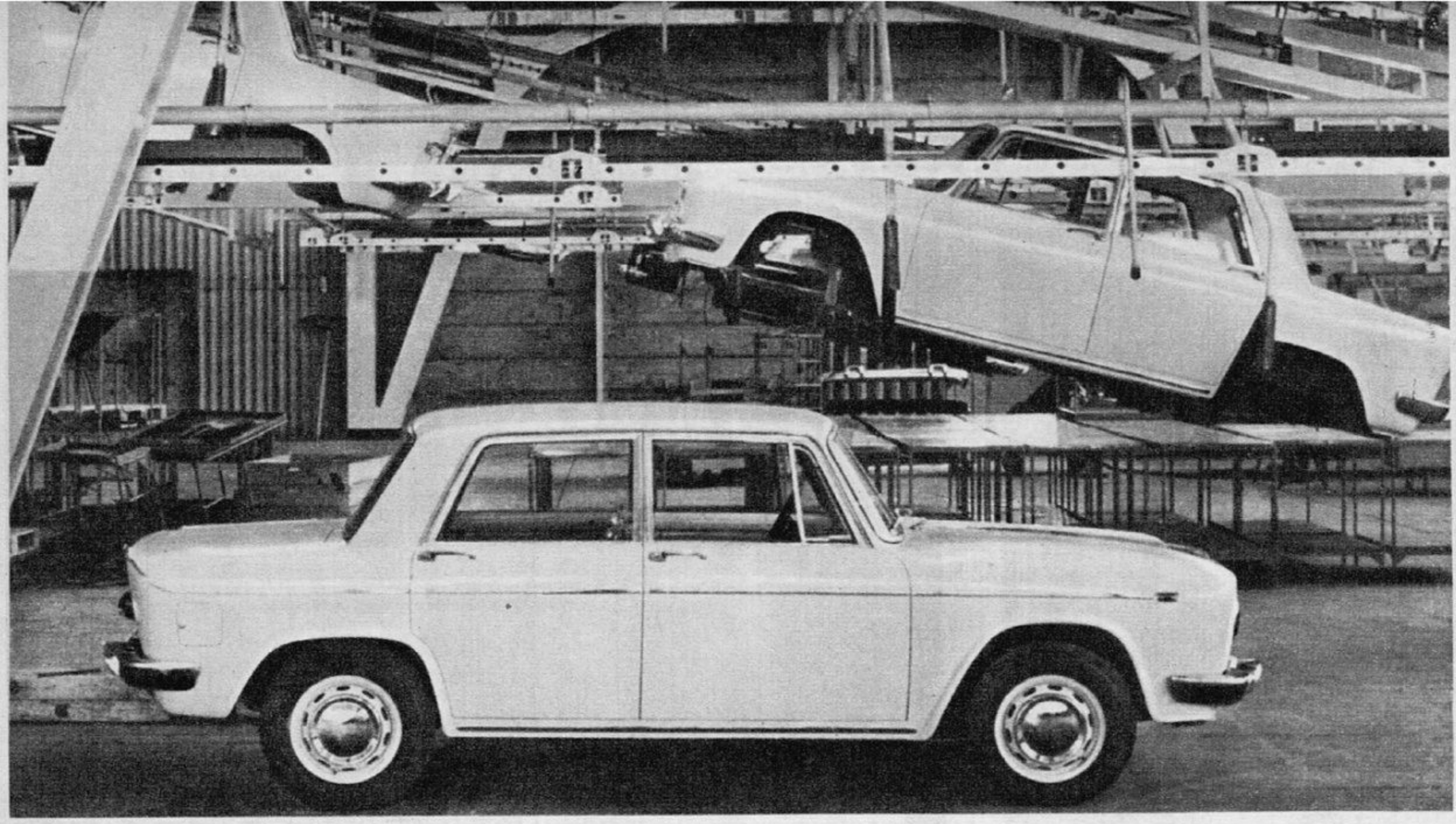
https://argentoteca.blogspot.com

FIN SU NUEVO MODELO

POR JUAN ROGLIATTI



https://argentoteca.blogspot.com



LANCIA FULVIA

pecialmente el ventilador y radiador, luego la dinamo y todo lo demás, así que el conjunto motor resulta bastante corto.

Diámetro de cilindros 72 mm, recorrido de pistones 67 mm con cilindrada total de 1091 centímetros cúbicos. Este motor tan chico rinde 60 CV a 6800 revoluciones por minuto, pero lo más notable es la baja relación de compresión, solamente 7,8 a 1 cuando todo el mundo está empleando 8,5 a veces más de 9 a 1; con ello se puede utilizar la nafta común que en Europa y los EE. UU. es de 84 octanos en vez de la especial de 96-100.

El motor está realizado con block de cilindros en fundición gris, cabeza en aluminio; tiene doble árbol de levas a la cabeza, con las válvulas dispuestas en V en cada cilindro y la bujía al medio; el mando de los árboles de levas es por medio de cadena doble.

La lubricación comprende bomba y filtro total con 3 litros y medio de aceite; hay un carburador de doble cuerpo Solex C PAIA/S y el encendido es a bobina, 12 voltios con instalación especial Lancia. Bomba de nafta mecánica; dínamo de 360 vatios; 6 litros de agua.

El embrague es monodisco seco, la caja tiene cuatro marchas todas sincronizadas, con relaciones: I = 4,305; II = 2,542; III = 1,538; IV = 1 piñón y corona 9/43; rodado 155 × 14, lo cual da con carga normal una velocidad en directa de 23,6 km por hora cada 1000 vueltas/minuto del motor y una máxima de 138 km/hora.

Suspensiones independientes adelante, con brazos transversales y un elástico transveral flotante; atrás hay un eje tubular que une las dos ruedas y elásticos normales; amortiguadores telescópicos en las cuatro ruedas; frenos a disco Dunlop, sin servo.

Este coche tiene una característica dominante, fuente de muchas críticas: es más pesado de lo que es normal para su clase: en efecto el Lancia Fulvia pesa, vacío, con líquidos a bordo, 1020 kilos, mientras por ejemplo el Appia pesaba 900 kilos más o menos. Sin embargo hay una razón bien simple en esto, pues se quiso dar mucha calidad y la calidad se paga en precio (que no ha sido fijado pero está en 1.300.000 liras) y en peso: por ejemplo la chapa es más gruesa, los interiores más cómodos, hay una capa más espesa de material aislante contra el ruido, etc. Como la potencia es bastante alta y la velocidad máxima ha sido sacrificada para mantener una buena reserva de pique, puede decirse que el coche está en condiciones de aguantar la competencia en este respecto; pero es indudable que este modelo, como su hermano mayor Flavia resienten de la manera de pensar de su creador quien se ha declarado en varias oportunidades contrario a las carreras y a toda manifestación deportiva de velocidad, que las considera inútiles.

Sobre el aspecto del coche es más práctico que cada uno se haga sus propias deducciones mirando las fotos; hay que decir que está muy bien terminado, y muy agradable resulta en conjunto. El tablero de instrumentos tiene una ventana donde se ven los números del velocímetro, muy grandes, y otras para el nivel de combustible, temperatura de agua y presión de aceite; hay luces para varias otras indicaciones y potones a columpio que son los que se van extendiendo en todos los autos y quisiéramos ver generalizados.

Los mandos son los tradicionales, y hay posiblidad de aplicar embrague automático, pero nada más. Buen sistema de calefacción, buen espacio para los pasajeros y una colocación novedosa para la rueda de auxilio, pegada al borde del baúl, o sea muy cómoda de sacar en su funda; entre ejes 2480 mm trocha delantera 1300 mm, trocha trasera 1280 mm, distancia mínima del suelo 120 mm, cinco asientos; largo 4140 mm. ancho 1555 mm; alto 1400 mm; peso vacío 1020 kg, carga 400 kg; tanque de nafta 38 litros, de los que 6-7 son de reserva; consumo 9 litros para 100 km; cambio aceite 3000 km; engrase cada 9000 km. *

Las ventanas laterales del nuevo Lancia son de dimensiones generosas, y proporcionan juntamente con el parabrisas y la luneta, una amplia visión a sus ocupantes.

https://argentoteca.blogspot.com

asegure a su coche una salud de acero

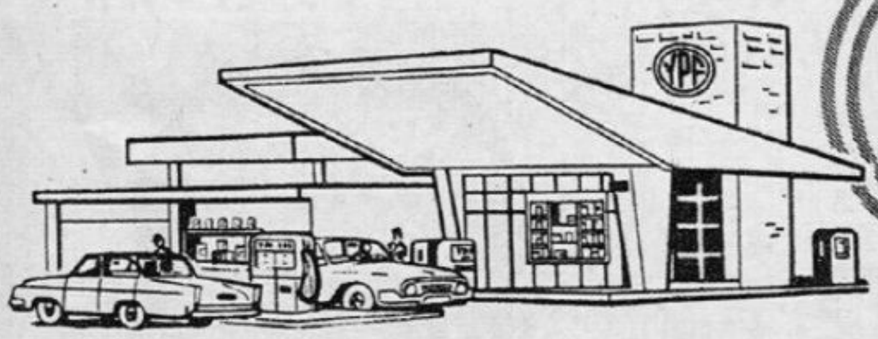
En el suyo, como en todos los coches, lo principal es que el motor funcione bien.
Asegure al motor una "vida sana" con la protección de **SUPERMOVIL M** el aceite que une su condición de "multigrado" a todas las excepcionales cualidades que hacen de **SUPERMOVIL** el lubricante de mayor venta en la Argentina.

Adecuado para todo coche, todo trabajo y todo clima, **SUPERMOVIL M** **se recomienda especialmente para motores nuevos o recién rectificados.**

SUPERMOVIL

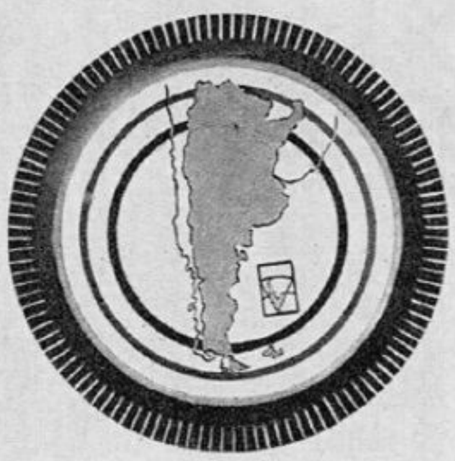
S.A.E. 20W/40

el lubricante
QUE VALE POR TODOS



***MULTIGRADO**

https://argentoteca.blogspot.com



NOTICIERO ARGENTINO

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. — Las autoridades del A.C.A. han insistido por nota ante el señor Intendente Municipal de la ciudad de Buenos Aires, arquitecto Alberto Presbisch sobre las señales viales instaladas por la entidad en la Avda. General Paz.

Señala la carta del A.C.A. que los equipos municipales que habían iniciado las obras de conservación y reparación de las mencionadas señales para mantenerlas en normales condiciones de uso, tal como el A. C. A. lo hizo periódicamente antes de que la Avda. Gral. Paz pasara a depender de la jurisdicción municipal, han paralizado su labor. Las señales presentan un lamentable estado de abandono con grave detrimento para la seguridad y fluidez del tránsito, que es cada día más intenso.

Puntualiza la nota, además, que en muchos casos se han reemplazado las chapas por otras de menor espesor y resistencia sin ninguna razón aparente que justifique el cambio.

Las reiteradas quejas de asociados y automovilistas en general sobre el deplorable estado de los indicadores que ostentan la insignia del Automóvil Club Argentino —hecho que hace aparecer a la entidad como responsable de una grave negligencia en los últimos tiempos— han movido a las autoridades del mismo a reiterar el ofrecimiento —expuesto en notas anteriores— de realizar las tareas de conservación y repintado de las señales por cuenta exclusiva, a pesar de lo cual la Intendencia Municipal no ha enviado respuesta alguna.

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. — La delegación australiana de volovelismo que participó en el reciente campeonato mundial disputado en la ciudad bonaerense de Junín, efectuó una visita al Centro Industrial Ford ubicado en General Pacheco.

La delegación, encabezada por el Sr. J. Robert Muller, recorrió las instalaciones fabriles y prestó especial atención a los procesos de maquinado de los motores Ford V8 utilizados en camiones y pick ups y 170 Especial de seis cilindros para los coches Falcon.

Severas pruebas de control y precisión a que son sometidas todas las partes integrantes de los automotores Ford Argentinos pudieron observar los visitantes en los laboratorios de Control de Calidad e Ingeniería de Producto.

—El presidente de Ford Motor Argentina, Sr. Douglas Kitterman, y altos ejecutivos de la firma agasajaron con un almuerzo al entonces secretario de estado de Industria y Minería, Dr. Rodolfo Guido Martelli, quien concurrió al Centro Industrial de General Pacheco acompañado por el subsecretario, Dr. Ernesto Parellada.

—El doctor Roberto N. Pradier, joven médico argentino, a quien se le otorgó una de las becas acordadas a nuestro país por el Programa de Becarios Internacionales Ford, ha desplegado intensa labor de investigación cancerológica desde su incorporación al Roswell Park Memorial Institute, que es uno de los tres centros capitales de estudios científicos de los Estados Unidos.

El Programa de Becarios Internacionales Ford cuenta con el apoyo del Fondo de Ford Motor Company —250.000 dólares de donación— y es administrado por el Instituto de Educación Internacional de Nueva York. El programa de becarios financia la estada en los Estados Unidos de los graduados universitarios de todo el mundo que más se hayan distinguido en sus respectivas especialidades.

Los becados permanecen en dicho país por espacio de un año perfeccionándose en centros educacionales y de investigación.

—En el Centro Industrial Ford fue recibido por los ejecutivos de la empresa, el Sr. George Champion, presidente del The Chase Manhattan Bank de Nueva York, que durante su permanencia en la Argentina ha mantenido conversaciones con representantes de la industria, la banca y el comercio de nuestro medio y fue agasajado por instituciones oficiales y privadas.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A. — Dos altos dirigentes de General Motors Corporation llegaron a Buenos Aires, procedentes de los Estados Unidos, a bordo de un Boeing 707 de Varig.

Son ellos, el señor James M. Roche, vicepresidente ejecutivo y miembro del Directorio, y el señor Sven E. Dithmer, ejecutivo regional para operaciones de ultramar. Ambos fueron designados para sus actuales cargos años de servicio e nGeneral Motors

El Sr. James Roche cuenta con 35 años de servicio en General Motors Corporation, casi todos ellos dedicados a la división Cadillac. El señor Sven Dithmer inició su relación con la empresa en 1923.

Es propósito fundamental de los viajeros estimar el progreso del programa nacional de fabricación de vehículos automotores de General Motors Argentina, el cual ha significado desde 1960 la inversión de alrededor de 40 millones de dólares en la construcción y equipamiento de nuevas plantas industriales en la localidad de San Martín (Pvcia. de Buenos Aires) y modernización de las plantas anteriores en San Martín y Barracas (Capital Federal).

CHRYSLER ARGENTINA S. A. y FEVRE Y BASSET. — Fue designado director gerente general de Chrysler Argentina y gerente general de Fevre y Basset, el señor Fred Luss que llegó a nuestro país recientemente para asumir dichas funciones.

El anuncio fue heccho por los señores Jorge E. Topping y Luis J. Fevre, presidentes de Chrysler Argentina y Fevre y Basset, respectivamente.

El nuevo directivo posee vasta y prestigiosa experiencia internacional en el campo empresario, y en especial, en el de la industria y comercio de automotores. El señor Fred Luss se desempeñó como ejecutivo durante 18 años en Europa y América Latina. Fue presidente del directorio de Amcel Company Incorporated y de la Pan-Amsel Incorporated, con sede en Nueva York. Asimismo ejerció la

https://argentoteca.blogspot.com

presidencia de la Celanese Development Company.

Fue distinguido con el premio Kennedy Para la Exportación. Entre sus actividades cumplidas en las esferas empresarias destácase su labor como fundador y presidente de la Asociación Profesional de Presidentes de Empresa de los Estados Unidos y como miembro de la Sociedad Panamericana de aquel país.

Actuó, también, como delegado norteamericano en la Conferencia Industrial de San Francisco y en los trabajos para el desarrollo del comercio exterior de la American Management Association.

El señor Fred Luss se graduó en Administración Empresaria en el Institut Minerve de Zurich (Suiza) y cursó estudios en Leyes y Economía en la Universidad de la citada ciudad.

SKENE ARGENTINA. — En su segundo año de existencia Skene Argentina S. C. A. Importadora y Comercial, sita en Juncal 3059, fue designada por NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft de Neckarsulm (Alemania) como distribuidora exclusiva en la República Argentina de repuestos para automotores NSU Prinz modelos I, II, III, IV, y Sport Prinz.

PUROLATOR ARGENTINA S. A. I. C. — El doctor de Wilde, director gerente, y el ingeniero A. Pest, gerente de fábrica de Purolator Argentina S.A.I.C., fabricantes de filtros para automotores, viajaron a los Estados Unidos y Canadá para tratar con los directivos de Purolator Products Inc. los planes de expansión de la compañía argentina.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA S. A. — Anunció el ingeniero James F. McCloud, presidente de Industrias Kaiser Argentina, en nombre del directorio de la empresa, la aprobación del balance al 31 de diciembre de 1962 correspondiente al primer semestre del ejercicio en curso.

A pesar de la disminución registrada en la producción total de vehículos —18.421 unidades contra 22.245 del primer semestre del ejercicio anterior—, la fabricación de vehículos de pasajeros se sostuvo en los mismos niveles

El volumen de ventas sobrepasó los 7.278 millones de pesos arrojando una utilidad neta de 111.105.169 pesos.

La Sociedad tenía un capital y reservas al 31 de diciembre de 1962 de m$n. 3.941.693.571.

—Procedentes de los Estados Unidos, arribaron al Aeropuerto Internacional de Ezeiza, vía B.O.A.C., los señores Eugene Trefethen Jr., vicepresidente ejecutivo, y Joseph Rucinski, vicepresidente del directorio de Kaiser Industries Corporation con sede en Oakland, California.

Concurrieron a recibir a los viajeros el ingeniero James F. McCloud, presidente de IKA y el señor Iván Pezet, director de relaciones públicas de la empresa.

El Sr. Eugene Trefethen Jr. que llegó acompañado por su señora esposa es hombre clave de toda la organización, después del señor Edgar Kaiser, hijo del fundador y presidente del complejo industrial de Kaiser.

—A 13.000 toneladas de piezas se eleva la producción anual de la Planta de Prensas de IKA. Esta planta cubre una extensión de 5.000 metros cuadrados y su edificio alcanza los 18 metros sobre el nivel del suelo. La enorme estructura está sostenida por 604 pilotes de hormigón armado de 45 cm de diámetro y 8 m de largo. Más de la mitad de estos pilotes forman el esqueleto del vasto sótano que sirve de base a las prensas. La fosa que alberga la prensa de mayor tamaño mide 18 metros de profundidad.

El equipo de máquinas de esta planta es el conjunto más completo de Sudamérica. El grueso de sus maquinarias lo constituyen 24 prensas grandes cuya capacidad oscila entre las 400 y 2.000 toneladas y 20 balancines desde 30 a 250 toneladas.

La prensa mayor, destinada al estampado de largueros para chasis, tiene un largo útil de 6,50 metros.

La más moderna es una unidad Clearing de triple efecto que llega a las 1.850 toneladas de presión de trabajo.

La Planta de Prensas de Industrias Kaiser Argentina dispone de un stock de 3.200 matrices para el estampado de 1.250 piezas de carrocería y chasis para todos los modelos que fabrica la empresa.

—Hasta nueva fecha ha sido postergada la realización del V Salón IKA de Artes Visuales 1963 que estaba dedicado a pintura y a diseño industrial.

REUNIÓN EN CAPESA. — Para hacer conocer la organización y el funcionamiento de una concesionaria de automotores, el directorio de CAPESA reunió a un grupo de periodistas en su establecimiento de Bella Vista.

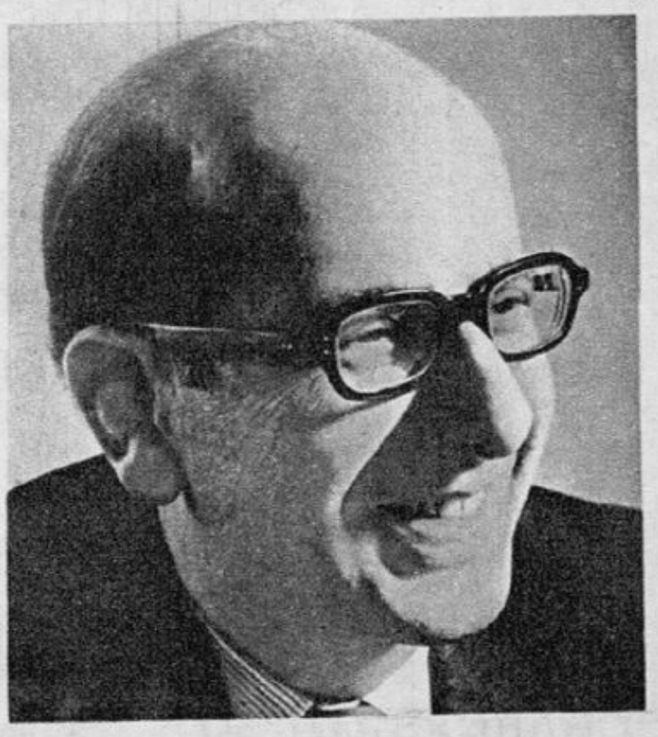
Los visitantes recorrieron el salón de exposición y los talleres, y se informaron sobre problemas relacionados con la venta de nuevas unidades IKA y reacondicionamiento de los automotores usados tomados como parte de pago.

Durante la cena, el titular de la firma, señor Aurelio Compaired, explicó el plan CAPESA de cuotas productivas, plan que posibilita al futuro comprador ahorrar, beneficiándose con la misma tasa de intereses que pagaría comprando un vehículo. La compañía considera que su negocio es vender automotores, derivando, por consiguiente, todos los beneficios producidos con la financiación a sus futuros clientes.

SEMINARIO AUSPICIADO POR EL CONSEJO BRITÁNICO Y SIAM DI TELLA LTDA. — En las dependencias del Consejo Británico, el señor Misha Black dictó un seminario sobre 12 puntos fundamentales del tema diseño industrial.

El seminario fue auspiciado por el Consejo Británico y Siam Di Tella Ltda., empresa argentina largamente vinculada a la industria inglesa en varias de sus líneas de producción.

El señor Misha Black es el principal diseñador industrial de Gran Bretaña. Figura eminente de las esferas profesionales, industriales y



https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

oficiales de aquel país, sus ideas y realizaciones en el campo del diseño han alcanzado una cada vez mayor gravitación mundial.

M. Black es arquitecto industrial asociado del Design Research Unit, profesor de diseño industrial en el Royal College of Art y miembro del Consejo Industrial, del Consejo Asesor del Instituto de Arte Contemporáneo, del Consejo Asesor de Educación Artística y de la Academia Real de Diseñadores Industriales.

Ocupó la presidencia de la Sociedad de Artistas Industriales y del Consejo Internacional de Diseñadores Industriales.

Viaje cómodo, económicamente y sin riesgo en su

DINARG D-200

Consumo: 1 litro cada 25 kilómetros. Motor Sachs - 10,6 H.P. Arranque eléctrico. Velocidad crucero 75 Km/H. Carrocería de plástico reforzado. Suspensión independiente. Frenos hidráulicos en las cuatro ruedas. Cuatro marchas adelante y marcha atrás.

ZONAS DISPONIBLES PARA CONCESIONARIOS Y AGENTES

DINAMICA INDUSTRIAL ARGENTINA S. A.

CHARCAS (O) 50 T. E.: 35584 CORDOBA

RAID INTERNACIONAL. — El 30 de abril de 1962, el Sr. Daniel Ponce, argentino, de 27 años de edad, salió de Buenos Aires, conduciendo un jeep Kaiser, con el propósito de llegar a Alaska.

Al llegar a Perú, entusiasmado por las posibilidades de su viaje, el señor Daniel Ponce decidió extender el mismo al extremo de completar la vuelta al mundo en automóvil, cruzando el estrecho de Behring, cuyas aguas congélanse durante el invierno.

De este modo el Sr. Ponce será el primero en realizar tal hazaña.

En el curso de una breve visita a Buenos Aires para poner al día su documentación personal, el Sr Ponce relató ampliamente a la redacción de PARABRISAS sus experiencias en esta aventura.

Al despedirse de esta redacción en Buenos Aires, tuvo palabras de agradecimiento para los señores Telecki, Bullrich y Funes Guezálaga, de la plana ejecutiva de Industrias Kaiser Argentina, por el cordial y desinteresado apoyo que le brindaron.

NUEVO MODELO DE MOTONETA PARA TURISMO VELOZ. — Siambretta S. A. ha lanzado al mercado un nuevo modelo de su línea de motonetas. Se trata del vehículo Siambretta 175 T.V. cuyas características técnicas son las siguientes: 175 cc. de cilindrada, 4 velocidades, motor central, 8,6 HP., gran estabilidad y autonomía de viaje, reducido consumo.

La nueva Siambretta 175 T.V. de diseño industrial resulta un modelo ideal para turismo de larga distancia, para el trabajo y las actividades deportivas.

EMPRESAS FIAT ARGENTINAS.—En un hotel céntrico de esta capital, los concesionarios de Fiat Argentina hicieron entrega a la señorita María Amelia Ramírez de un automóvil Fiat 600 D que resolvieron donarle con ocasión del certamen destinado a elegir a Miss Mundo y en el cual la Srta. María Amelia Ramírez fue consagrada Miss Lux Argentina.

Presenciaron este acto especial, las autoridades de Fiat Argentina y de Lever Hnos., firma que patrocinó la selección de bellezas.

—Nuevos talleres especializados en atención de automóviles Fiat fueron inaugurados por la firma René de Ninnis S.A.C.I.F., sitos en Santos Dumont 1966/70, con amplias instalaciones provistas del más moderno instrumental mecánico para mantenimiento, reparación y service.

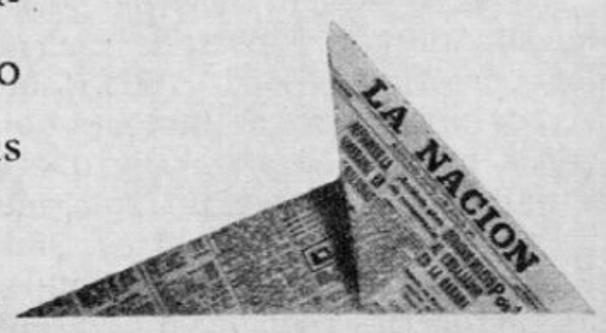
En los mismos talleres funciona el segundo salón de ventas de René de Ninnis S. A. C. I. F. El primero está ubicado en Santa Fe 3101.

https://argentoteca.blogspot.com

acostumbre a su hijo a leer lo mejor

LA NACION

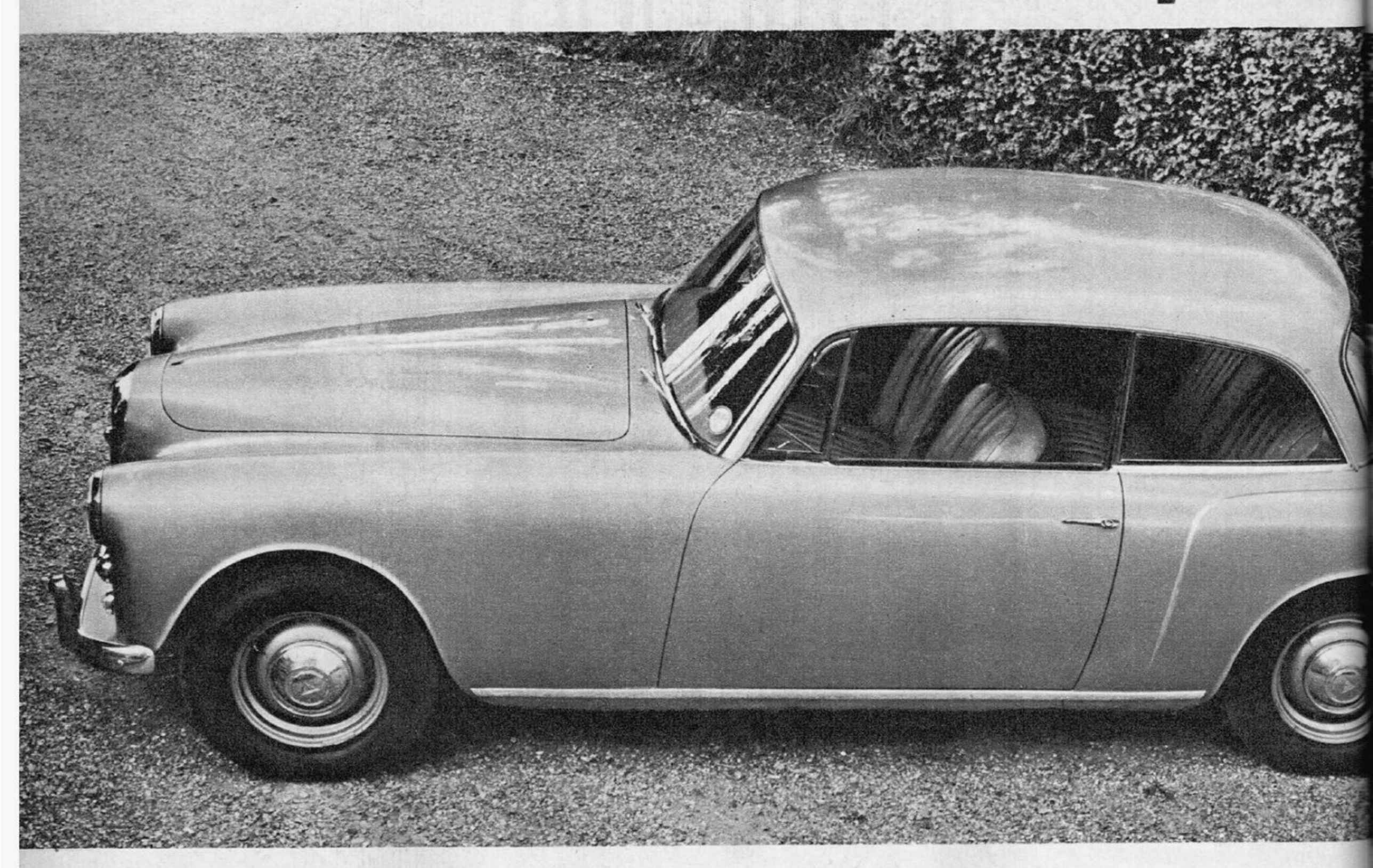
Todo se forma desde niño: la cultura, la inclinación estética, el buen sentido, el carácter, y, por supuesto, las ideas, las creencias, las costumbres. Por eso es tan importante acostumbrar a los hijos a leer LA NACION: porque el gran diario argentino ofrece al lector -además de amplia información, moderna, ágil y accesible- la garantía de una cuidadosa selección del material que se publica, lo que hace de LA NACION el diario en que todas las generaciones confían.



El gran diario argentino

https://argentoteca.blogspot.com

ALVIS no es para



La industria inglesa se caracteriza por la continuada supervivencia de una gran cantidad de pequeñas firmas, que construyen coches de los más diversos tipos y respondiendo a los más variados enfoques; así tenemos pequeñas marcas deportivas y pequeñas marcas de automóviles de lujo, transformadores de autos utilitarios, y autos que simplemente son "distintos", aunque en muchos casos no ofrezcan, por sobre sus congéneres de producción en masa, otras ventajas que las de su individualismo y, probablemente, una terminación más escrupulosamente cuidada.

De entre esas marcas de poca producción numérica pero de gran arraigo y prestigio, figura Alvis, fabricante, por otra parte, de motores de aviación a pistón (Leonides), y que en la actualidad construye un solo modelo de automóvil, el tres litros, con dos tipos de carrocería, sedan y cupé. Estas carrocerías responden al diseño del artesano suizo Graber, aunque su construcción física está actualmente a cargo de la firma inglesa Park Ward (clásico carrocero de Rolls-Royce). Graber siempre dejó de lado la línea futurista para optar en cambio por elegancia y una sobriedad verdaderamente helvética; como Park Ward tampoco tiene en su historial ninguna realización siquiera remotamente asimilable a la ciencia-ficción, es lógico que el resultado final sea más sugestivo de la quietud de St. James' Square que del bullicio de Sunset Boulevard.

En cuanto a la parte mecánica del auto (esos aparatos sucios y engrasados que parecen fascinar tanto al dependiente de la estación de servicio), digamos que el motor tiene seis cilindros en línea, 84 x 90 mm., potencia rayana en los 120 HP-DIN. Caja de cuatro marchas, 1ª no sincronizada, las restantes sí; suspensión independiente a paralelogramo deformable, atrás eje rígido convencional con Hotchkiss-drive. Los frenos son de disco con servo para aumentar la presión sobre las mordazas.

A opción se puede especificar sobremarcha, operativa en este caso sobre la tercera y la directa, o transmisión automática.

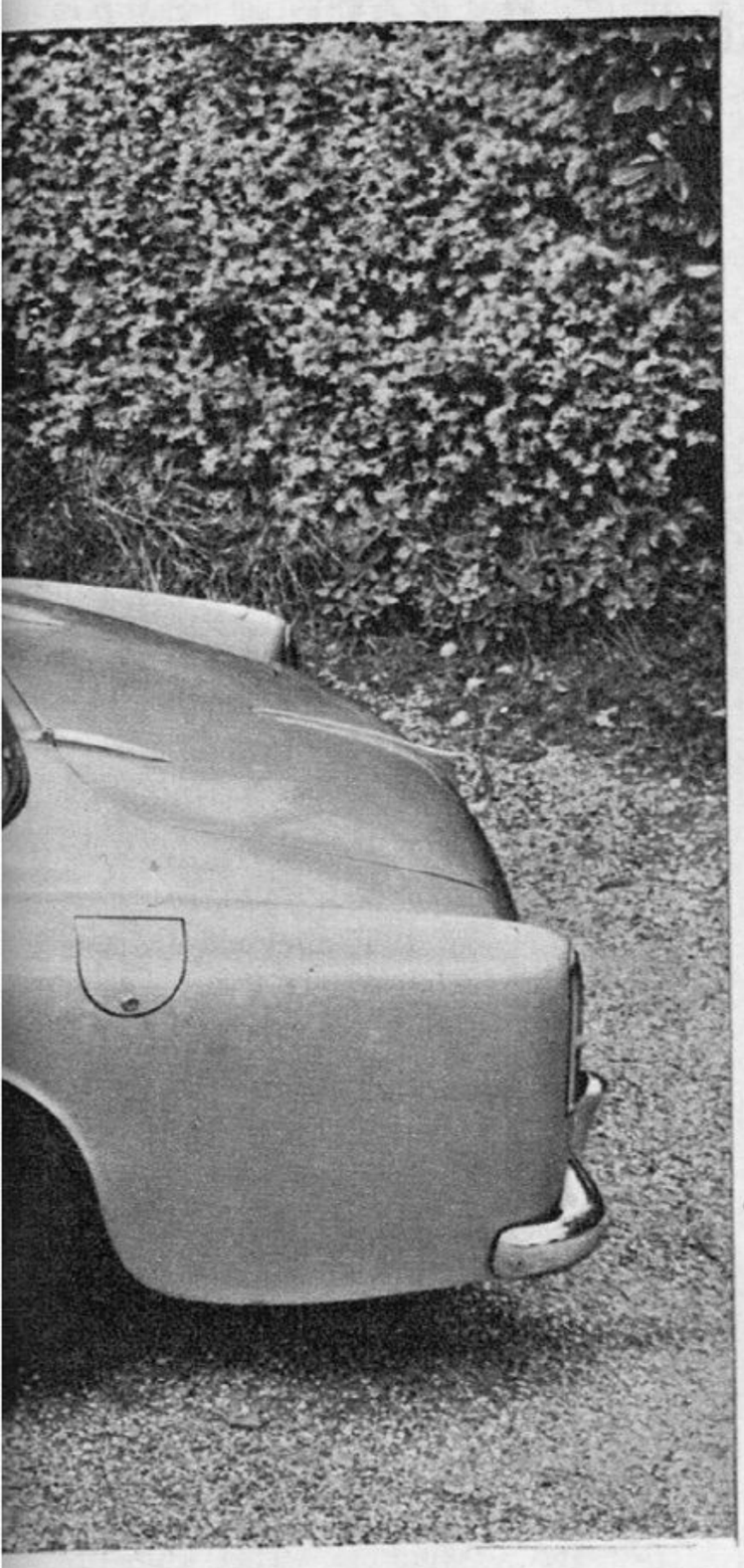
La casa Alvis, evidentemente, considera que quienes compran su auto no son idiotas, puesto que el tablero tiene instrumental completo (velocímetro, cuentavueltas, reloj, manómetro de presión de aceite, medidor de nafta, medidor de temperatura del agua) pero, pensando quizá que hasta los pares más hidalgos pueden pisar el palito de vez en cuando, el control del buen funcionamiento del sistema eléctrico se hace no solamente por un amperímetro, sino por una luz testigo también, de modo que las excusas para quedarse sin batería son más bien pocas.

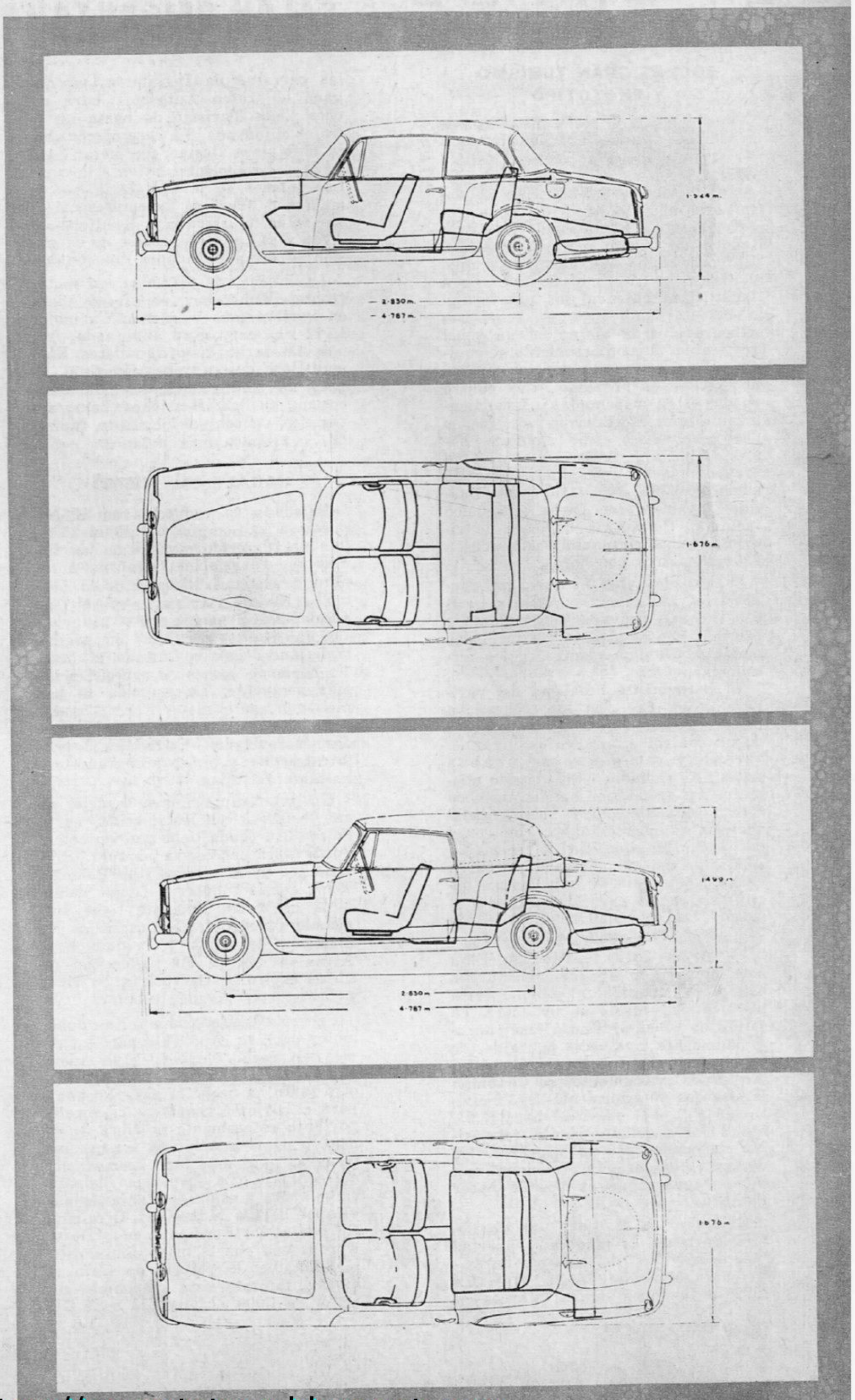
La dirección es por sistema Burman de bolillas recirculantes, con volante

https://argentoteca.blogspot.com

todos

Si Ud. pregunta por qué comprar este auto, evidentemente, no lo comprará nunca. La mecánica es convencional; la estilización es sobria y "contenida". Pero tiene un cachet como pocos autos en el mundo...





ajustable al gusto de cada conductor. Las ruedas son normalmente de disco con opción a ruedas de rayos con maza central y cazoletas Rudge, usándose en ambos casos rodado 6.40 x 15 Dunlop, del tipo adecuado para las velocidades superiores a las cien millas (160 km/hora) que pregona el catálogo Alvis.

Evidentemente, no a todos conformará el hecho de comprar un auto con detalles tan convencionales, y a tan alto precio (más de un millón de pesos, en Inglaterra). Pero viene al caso una anécdota del famoso capitalista norteamericano J. Pierpont Morgan. Una vez, un amigo le preguntó cuánto le costaría tener un yate, a lo que Morgan respondió: "Si usted siquiera se ve obligado a preguntar cuánto cuesta, el yate no está en la medida de sus posibilidades..." Lo mismo podría decirse del Alvis; si usted pregunta por qué comprar ese auto, evidentemente, no lo comprará nunca. *

https://argentoteca.blogspot.com

De arriba hacia abajo: El exhorbitante Lola GT. propulsado con un Ford V-8 de 350 hp., su velocidad es nada más que 290 kph. El Lotus Super Seven tiene puerta tipo "ala de gaviota". La carrocería del pequeño Deep Sanderson es de material plástico.

SALON DEL AUTOMOVIL DE CARRERA 1963

(continuación)

COCHES GRAN TURISMO Y PROTOTIPO

Posiblemente el coche más veloz de la exposición fue el pequeño Lola GT prototipo, con un motor Ford V8 de 4.262 c.c. modificado para erogar una potencia de 330-350 HP. El motor está ubicado atrás de los asientos y acciona a través de una caja Colotti de cuatro o cinco marchas. El coche mide solamente 3,90 mts. de largo y 1,26 mts. de alto. Para facilitar la entrada, las puertas siguen internándose en el techo. Los carburadores se alojan en un túnel vertical en el compartimiento de equipajes, y reciben aire por un carenado NACA en el techo. Las cuatro ruedas están suspendidas independientemente con espirales y los frenos Girling de disco están montados sobre el chasis para reducir el peso no suspendido. El rodado es 500 x 15 adelante, 650 ó 700 x 15 atrás. Bastidor de acero con barra antivuelco incluida. Carrocería de fibra de vidrio, y velocidad máxima estimada en 290 kilómetros por hora.

Otra cupé Gran Turismo es la Deep-Sanderson, diseñada por Chris Lawrence como derivada de su biplaza original, con la cola muy alta. Tiene mejor aspecto, y, además, mejor terminación.

El permanente problema del varillaje de la caja, en los coches con motor atrás, ha sido solucionado usando un control hidráulico en lugar de varillas y cables que se usaban antes. El radiador está ubicado adelante. La suspensión emplea un poco convencional sistema de brazos transversales y longitudinales, con conos de caucho Moulton. La carrocería es de fibra de vidrio moldeada con barra antivuelco incluida y toda la cola oscila hacia atrás para lograr acceso al motor. La velocidad máxima es de 175 kilómetros por hora.

La firma Lotus exhibió su Elan con motor Lotus-Ford doble árbol, bastidor monotubular y carrocería plástica. El chasis es de acero, en forma de túnel, y resultó tener aproximadamente tres veces la rigidez de una estructura tubular equivalente; dirigió los pensamientos de Chapman la idea que anteriormente llevó al Lotus 25 F.1 y el nuevo 27 para F.2.

Los faros delanteros son retráctiles, accionados por un mecanismo de vacío; el mecanismo funciona con tanta rapidez que es posible hacer guiñadas...

El Marcos G.T. tiene una estructura portante de madera y puertas "ala de gaviota" del tipo popularizado en la Mercedes 300SL cupé. En 1962 le fue muy bien al Marcos en las carreras de Inglaterra, ya que ganó el trofeo Autosport para coches Gran Turismo de hasta un litro de cilindrada. La casa ofrece ahora un biplaza abierto, con motor Ford 1.000 c.c., como alternativa a la cupé. Los paneles de la carrocería son de madera y plástico. La empresa Marcos se ha trasladado a Bradford-on-Avon y se halla en proceso de expansión de sus posibilidades industriales.

La cupé Ogle SX1000, con motor frontal Minicooper, se ofrece ahora en versión más veloz con un motor 1.122 c.c., carrocería alivianada, frenos con servo, amortiguadores Koni y distinta desmultiplicación final. El peso ha sido reducido a 535 kilos, con muchas modificaciones: barra antivuelco, ventanillas plásticas, tapizado, y asientos más livianos.

HAGALO UD. MISMO

Debido a la reducción en el Impuesto a la Compra, del 45 al 25 %, han desaparecido muchas de las firmas que fabricaban "kits" de autos para el sistema "Hágalo usted mismo". (El impuesto no se cobraba en automóviles armados por el usuario.) Los fabricantes de "kits" que siguen trabajando, han contestado al desafío haciendo coches de especificación más atrayente. La mayoría se han inclinado por el motor Ford 5 bancadas con caja de cuatro marchas todas sincronizadas. Es liviano, de costo razonable, y puede prepararse con bastante facilidad.

Un interesante nuevo modelo, de una empresa ya establecida, es el Falcon 515 (nada tiene que ver con el Ford) cuya carrocería ha sido estilizada por un brasileño: Tom Rohonyi. Tiene chasis tubular y frenos delanteros de disco. Adelante tiene suspensión independiente a espirales con dirección de piñón y cremallera. Atrás se usa un eje rígido con resortes espirales. Carrocería de fibra poliester con bastidor tubular.

La firma Tornado adoptó este nuevo motor para su cupé Talismán, tal como han hecho Turner en la nueva cupé 1500 y el "roadtser" Mark III; otro tanto ha hecho la casa Rochdale para el Olympic, que tiene carrocería portante enteramente de fibra de vidrio, y posee una luneta trasera con bisagras para más fácil acomodación del equipaje. La suspensión delantera es ahora a espirales (antes se empleaban barras de torsión). Otra cupé GT con motor Ford 1500 es la Heron Europe con chasis monotubular acoplado a una carrocería de fibra de vidrio; también está disponible con motor de 1.000 c.c., pero la cupé Gilbern, prolija y bien terminada, y que se construye en Gales del Sur, se encuentra ahora equipada con motor MGB de 1.800 c.c., y TVR usan el MGA de 1.622 c.c. Los Elva también usan el MGA.

"KITS" DE VELOCIDAD

Muchos deportistas ingleses están recurriendo a modificaciones de alta velocidad en los sedanes debido a que para los coches sport es difícil conseguir cobertura de seguros y las primas son elevadas (es obligatorio asegurar los coches que circulan en Inglaterra).

Speedwell exhibe un Minicooper con el motor aumentado de cilindrada a 1.152 c.c., carburadores más grandes, culata modificada y provisión de un radiador de aceite. Se dice que acelera de 0 a 100 km/hora en 9 segundos y su velocidad máxima es de más de 160 km/hora. Speedwell también modifica el Morris 1100 dotándolo de una culata de aleación y dos caburadores con escape especial; desarrolla 90 millas por hora (145 km). Además de modificar los motores de la serie Mini, ofrecen mejoras en la suspensión. incluyendo barras antirrolido y nuevos amortiguadores especialmente construidos en Holanda. También han adoptado el principio de la ballesta transversal compensadora para coches con eje oscilante, suministrando equipos para Volkswagen, Dauphine y Herald.

Dowton —pioneros en el aumento de cilindrada del Cooper-Mini—, para lograr velocidades superiores a los 160, mostraron una conversión 1.088 c.c. que admite aceleración de 0 a 60 millas en 9"6, y una modificación de dos carburadores que hace llegar a 95 millas por hora (152 kph) al Morris 1100.

El Junior 1963 de Cooper fue expuesto con un solo carburador Weber, ya que tiene la culata normal BMC con dos troneras de admisión y tres de escape, pero Speedwell exhibió un BMC 1100 con dos Weber bicuerpo. Su última culata de aleación logra hacer entrar dos angostas troneras de admisión entre los prisioneros de la tapa, donde normalmente entra una sola tronera. Es más o menos como el sistema de "lumbrera dividida" que usó Colin Chapman en un viejo Austin Seven para obtener sus primeros éxitos deportivos.

La mayoría de los coches mono y biplaza usados para correr en Inglaterra tiene carburadores Weber con varillajes de acelerador sincronizados, pero el nuevo modelo, más barato, 28/26 DCO con varillaje de accionamiento progresivo, se usa

https://argentoteca.blogspot.com

en algunos coches Fiat; andando despacio se abre una sola mariposa, y andando ligero, se abren las dos. Este carburador ha inducido a que especialistas en preparación deportiva como Jack Brabham, Mangoletsi, Chris Lawrence, Alf Francis y Dorrington ofrezcan conversiones para motores de serie (Ford Cortina, Morris 1100, BMC 1600, Vauxhall VX 4/90, el Triumph Herald Hillman). Para los que quieren mucha potencia, hay una transformación para el motor MGB; se trata de una culata especial HRG, de aleación, con los carburadores en el lado opuesto a lo normal, vale decir, carburadores de un lado y escape del otro, tiene además cuatro troneras de admisión con dos Weber de doble garganta. Con todo se logra una potencia superior a los 120 HP.

El Salón incluyó además una cantidad de coches de carrera históricos. Entre ellos, la BRM que ganó el Campeonato Mundial, la BRM de 16 cilindros, una Bugatti 37A modelo 1927, ERA 1935 serie R9B, Delage 1922 seis cilindros 5.000 c.c., Sunbeam Tiger (V12, 4.000 c.c., poseedora en un tiempo de un récord mundial de velocidad, año 1926) y una Ferrari 1958 12 cilindros, 3 litros, modelo Testa Rossa. *

De arriba hacia abajo: Eduardo Casá traspone la línea de llegada adjudicándose la competencia. El Chevrolet de Ramón Requejo: buena presencia y escalando posiciones. Un competidor descuenta el tramo Mar del Plata-Miramar.

EN LA MAR Y SIERRAS CAMBIO LA CARTELERA

Después de haberse mantenido en cartel durante tres representaciones, Olavarría, Pergamino y Necochea, el nombre de Emiliozzi fue reemplazado por el de Eduardo Casá, quien se adjudicó la carrera de Mar del Plata Automóvil Club.

Desde un comienzo, la lucha por la vanguardia se entabló entre Emiliozzi y Armando Ríos (Ford vs. Chevrolet). El primero cuenta indiscutiblemente con la máquina más veloz dentro de la categoría; su motor V-8 de cupla motriz máxima lograda a relativamente bajo número de r.p.m., le da más pique que los Chevrolet.

En otras palabras, el coche de Emiliozzi posee mayor salida que el Chevrolet. Los primeros tramos de la Mar y Sierras vieron a un hombre que, conocedor de la mayor velocidad y aceleración de su máquina, no se arriesgó en la conducción: Emiliozzi.

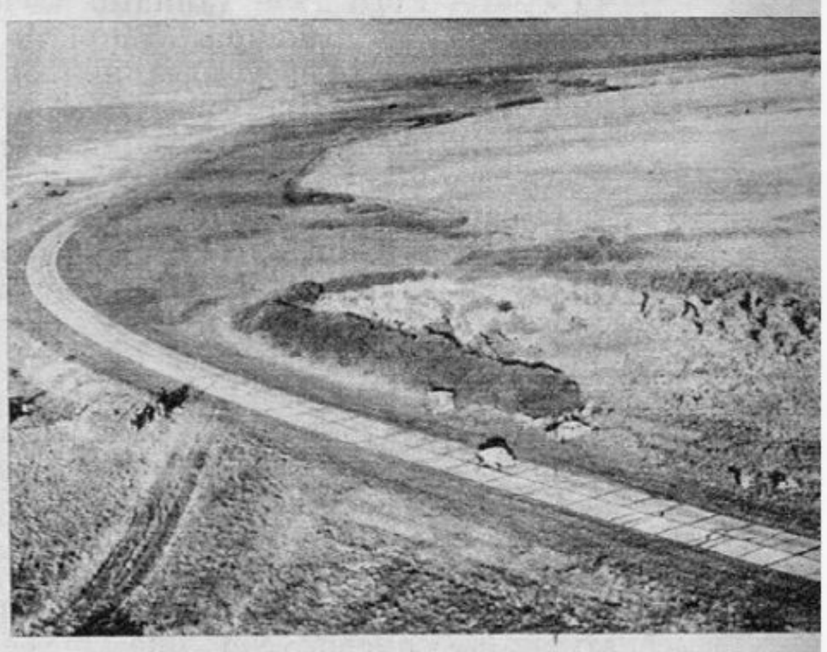
Por otro lado, Ríos, con un pequeño déficit de velocidad con relación a su principal contrincante, le entabló una lucha sin cuartel.

Emiliozzi debió desertar cerca de Tandil por rotura del cigüeñal, según pudimos enterarnos, dicha pieza ya tenía varias carreras encima y es sabido que los Fords reemplazan el cigüeñal carrera por medio.

Ríos, gracias a un "derrapage" en el puente colgante de Necochea, golpeó el coche contra unos postes pequeños que bordean el camino, dañando el caño de escape entre otras cosas; ya para esto, la baqueteada carrocería del Chevrolet se había empezado a aflojar con el traquetear impuesto por la alta velocidad. Perdida Ríos, su chance de ganar, se destacó en la vanguardia el otro crédito chevroletista: Pairetti, que realizó una de sus mejores carreras, hasta que una pícara biela salió a tomar aire fuera del block a menos de 40 km de la llegada.

Las bielas del Chevrolet, aunque estadísticamente son menos rompibles que las del Ford, tienen su talón de Aquiles en el bulón de apriete del ojo de biela. Por esta razón en muchos casos se usan bielas de GMC que no tienen el sistema de mordaza.

Ciani sigue con su desafortunada línea de abandonos, precedida invariablemente por brillantes atropelladas. Confiamos en que alguna vez termine una carrera. Saigós sigue también en la mala, desertando una vez más, juntamente con Bordeu, Mabellini y otros buenos valores. Ramón Requejo hizo una carrera muy buena, y su coche aún sin ser de los más rápidos se destaca por la prolijidad de su hechura, y su resistencia. Sabemos que el campeón de mecánica nacional está interesado en una trompa aerodinámica para su Chevrolet, similar a la que tan buen resultado le está dando a Pairetti.



El último párrafo de este breve comentario es para el ganador de la carrera, Eduardo Casá. Su actuación a lo largo de todo el transcurso de la prueba, demuestra que su triunfo no fue casual, si bien los abandonos precitados le permitieron afirmarse en la delantera, son contingencias lógicas de toda disputa deportiva. Su marcha fue regular, ganando la carrera cuando le correspondió. *

https://argentoteca.blogspot.com

PARALELO 52

Desde hace varios años, se viene disputando en Tierra del Fuego una serie de carreras, al principio solamente en la parte argentina de la isla (Río Grande), luego también en la parte chilena (Puerto Porvenir). Anteriormente, se había disputado una carrera en Ushuaia, capital de la Tierra del Fuego argentina, pero la "Temporada Internacional Fueguina" propiamente dicha incluía carreras en las localidades ya citadas de Porvenir primero, Río Grande después.

Para Porvenir los argentinos alistaron un Chevrolet 1957 con motor 283 pulgadas, a conducir por el Campeón fueguino de 1962, el doctor Raúl Chifflet, médico veterinario y férvido entusiasta de esos lares; un Ford 1959, un Chevrolet 1956 (V8) y un Mercury 1955, aparte de cuatro Volkswagen de varias épocas, para correr en la carrera "chica". Por parte chilena, únicamente un auto de peligro: un Rancho-Thunderbird conducido por Ivo Milovic, de Porvenir.

La carrera fue entretenidísima; salió en punta Chifflet, seguido por Milovic; luego, Milovic se retrasa por incendio. Apaga y continúa. Quedan al frente tres coches argentinos, hasta que el Ford 1959 (Juanito Vicic) abandona por fundida. Empieza a fallar el Chevrolet y pasa al frente Juan Carlos Castillo con el Mercury.

Castillo comienza a regular la carrera, seguido por el impetuoso Chifflet, pero mientras tanto el que más ligero va es Milovic, con el Ranchero. Se ubica en tercer lugar y empieza a descontar, ante la palpable algarabía de sus connacionales. Cuando se palpita un final de "bandera verde", Castillo abandona por rotura de sopapa de freno y queda Chifflet, pero el Chevrolet no anda bien y Milovic, en espectacular actuación, pasa al frente, ganando una hermosa carrera. Segundo, Chifflet, tercero, Jorge Oyarzún, chileno, con una pick-up Ford 1956, 4º Nadjmir Maslov, con una pick-up Chevrolet 1962.

Previamente se había corrido una carrera para autos chicos, la que ganó un furgón Taunus 1960 conducido por el chileno Enrique Alvarado.

La semana siguiente, todo el mundo a Río Grande. La esperada ofensiva chilena quedó concretada a un solo coche: Milovic; además de los ríograndenses que ya habían corrido, dos de Ushuaia, el doctor Cantilo y el señor Carlos Campos. Juanito Vicic consiguió un motor Thunderbird 300 HP para reemplazar el anterior motor fundido, y con esta potente máquina ganó como quiso, sin que nadie pudiera ofrecerle resistencia. Chifflet, Milovic y Castillo ocuparon en distintos momentos el segundo lugar, pero Milovic fundió, Chifflet andaba con problemas y por último perdió una rueda, y Castillo volvió a romper sopapa de freno. Castillo quedó cuarto, detrás de dos Volvo 544, muy bien conducidos por Eduardo Riestra y Buby Bronsovic, respectivamente. Campos, de Ushuaia, condujo muy bien pero tuvo muchos problemas. Quinto, un Volky, de Carlos Colli, porteño radicado en el extremo Sur.

Queda mucho en el tintero, pero no hay lugar...; buena la transmisión radial de onda corta, por una empresa de Río Grande. Buena, también, la organización. Tiempo: frío...

R. H.

Abajo, foto superior: Ivo Milovic vio y venció, pero "ya estaba" porque es de Porvenir, donde se corrió la primera carrera de la Temporada Internacional Fueguina. Centro: no pudo renovar su título el campeón 1962, Raúl Chifflet, de Escudería Los Fantas. Segundo en Porvenir, abandonó en Río Grande. Abajo: Juan Carlos Castillo dominó bien su Mercury muy veloz. Abandonó en Porvenir, 4º en Río Grande. Las fotos son todas de Puerto Porvenir.

https://argentoteca.blogspot.com

FINALIZO EL PRIMER CURSO DE LA ESCUELA SUDAMERICANA DE PILOTOS DE CARRERA

Setenta y siete "tifosi" del deporte automovilístico finalizaron el primer curso dictado por la Escuela Sudamericana de Pilotos de Carrera.

Si bien no ha sido el primer intento en la Argentina de dictar clases de conducción para competencias automovilísticas, creemos que ha sido el primer intento racional, tendiente a darles a los aficionados una serie de conocimientos técnicos y prácticos que contribuyan a capacitarlos para intervenir en carreras.

Varios cursillos integraron el programa: Conducción; Aerodinámica; Preparación de coches de carrera; Banderillaje; Preparación Física del Piloto; Cronometraje; y Preparación de equipo de carrera.

Todos ellos estuvieron a cargo de conocidos especialistas de nuestro ámbito, como el Ing. Francisco Lucius, el Dr. de Las Heras, y los Sres. Salotto, Lucio Bollaert y Federico Kirbus.

El curso culminó con una clase práctica en el Autódromo Municipal de esta ciudad, a la cual prestaron su apoyo el equipo de carreras de Industrias Káiser Argentina (Pilotos Julio y Carlos Guimarey, Gastón Perkins; coches Renault 1093) y los corredores O. Marcolongo y A. Caccuri.

Los alumnos de la Escuela tuvieron la oportunidad de dar varias vueltas al circuito al lado de los volantes antes citados, pudiendo de este modo observar en forma bien directa el manejo de los mismos.

Próximamente se inaugurará un nuevo ciclo de clases de la Escuela, dictándose los cursos en la calle Paraguay 434 de esta capital. *

RECORDS DE JAGUAR

Dieciséis mil kilómetros a 170 + es, en una palabra, el historial de los recientes *récords* de velocidad obtenidos en la pista de Monza por un coche Jaguar 3.8, patrocinado por la empresa Wakefield (fabricante de lubricantes Castrol), y conducido por cinco pilotos, entre los cuales se destaca Geoffrey Duke, "campeonísimo" de las dos ruedas. No han sido muy frecuentes las incursiones de Duke en el automovilismo; probó suerte con coches sport Aston-Martin, pero volvió a las motos, siendo recién ahora cuando se le observan actividades automovilísticas.

Las vueltas efectuadas en Monza, por el Jaguar 3.8 fueron organizadas, como hemos dicho, por Castrol, como "proyecto de investigación del comportamiento de los lubricantes bajo velocidades sostenidas". Los cinco pilotos asignados al coche eran Peter Sargent, John Bekaert, Peter Lumsden, Andrew Hedges y el ya comentado Geoff Duke.

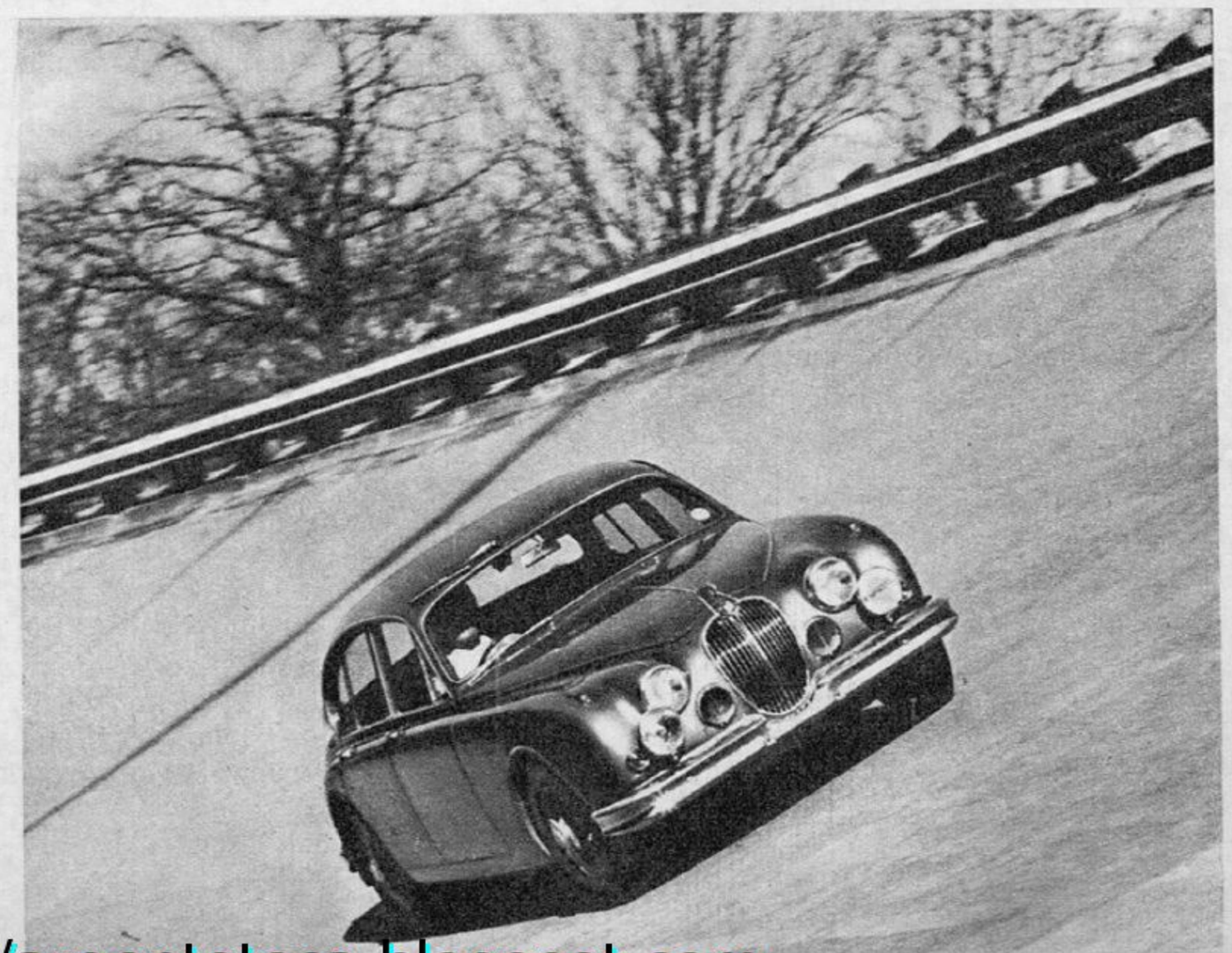
La corrida empezó un sábado a las 10 y los turnos de conducción fueron de tres horas cada uno, aprovechándose el relevo para cargar 30 galones (135 litros más o menos) de nafta. La operación demandó 50 segundos, y cada vez que era necesario, se cambiaba también rodado. Se consumieron 18 gomas: 4 delanteras y las restantes traseras, usándose cubiertas Dunlop del tipo RS5 para alta velocidad.

El tiempo no fue bueno; se empezó con lluvia y neblina, y aunque no llovió continuamente, las condiciones no fueron buenas en ningún momento durante el ensayo. Debido a las condiciones neblinosas, resultó a veces difícil apuntar el auto de tal forma de evitar algunas ondulaciones a la salida del circuito; posiblemente los golpes contra esas ondulaciones hayan sido los causantes de una avería en un tanque de nafta, que obligó a su anulación y, por consiguiente, la necesidad de multiplicar las detenciones por reaprovisionamiento. A pesar de este contratiempo, pudo mantenerse la velocidad-promedio, siempre superior a los 170 kilómetros por hora.

Previamente, se había efectuado una largada que fue anulada debido a que un golpe excepcionalmente severo produjo una avería en la suspensión trasera, haciendo necesario la sustitución del eje trasero completo. La partida fue anulada y se empezó de nuevo, terminándose la segunda tentativa con todo éxito.

Se empleó una relación de mando final de 2,93 a 1; el consumo de combustible promedió 5,2 km. por litro. El coche estaba en condición stándard con excepción de los tanques adicionales de combustible (los que, como hemos dicho, tuvieron que ser anulados por fractura, volviéndose a la capacidad normal del coche), de un limpiaparabrisas adicional y de dos faros rompenieblas Lucas Flamethrower (lanzallamas).

Los récords estabecidos son los siguientes: 3 días a 172,23 km/hora; 4 días a 171,59 km/hora; 15.000 kms. a 171,58 km/hora; 10.000 millas (16.090 kms.) a 171,52 km/hora. Los anteriores eran también de Jaguar (en 1952, un XK120)... *



https://argentoteca.blogspot.com

NO HAY DOS SIN TRES

La superación de los 200 Km/h de promedio en la carrera de Necochea, no fue ninguna sorpresa. Dentro de los cálculos previos a la competencia, cabía perfectamente la posibilidad del récord que sólo podría ser impedido por una eventualidad climatérica o mecánica. Los coches TC, o por lo menos los que forman la élite de la categoría, cada día andan más rápido, y lo que es más importante, pueden mantener sus "supersónicas" velocidades durante recorridos extensos.

Desde el comienzo de la competencia, Marcos Ciani con su prolijo Dodge confirmó, o pareció confirmar las presunciones de la ruptura de la "Barrera de los 200 Km/h". El embrague, sin embargo, le hizo posponer una vez más sus ambiciones de triunfo, tras haber punteado por espacio de 228 kilómetros.

A partir de ese instante, Emiliozzi tomó la delantera en forma decidida, y no solamente se ocupó de mantenerla, sino también de mantener el promedio por sobre los 200 Km/h. Tan es así que prácticamente sin amenaza directa estableció en el tramo entre Juárez y Necochea la bonita media de 218,700 Km/h.

Los defensores de la marca Chevrolet (Ríos, Meunier, Bordeu, Pairetti, Morán) no pudieron presentar lucha por carecer de velocidad adecuada, no obstante en los siete primeros puestos figuraron cuatro máquinas Chevrolet (3º; 4º; 6º y 7º).

Nuevamente J. M. Bordeu dio muestras de su afiatamiento en la categoría, logrando una buena clasificación merced a una marcha pareja, muy similar a la que se le dio días antes el 5º puesto en Sebring. Saigós sigue con déficit de velocidad, lo cual no le impidió clasificarse; de todos modos su actuación expectante dio frutos: 2º en la clasificación final.

El promedio final de 203.526 Km/hora es algo que nos hace pensar seriamente en la extraña crisis de la categoría autóctona... *

MECANICA NACIONAL EN MARCOS JUAREZ

No obstante la aparente paridad que pareciera otorgar la reglamentación de la categoría Mecánica Nacional en lo que respecta a su Fórmula 1, en Marcos Juárez pudimos apreciar que aun con todas las limitaciones existentes las máquinas pueden diferenciarse.

En una visión muy a vuelo de pájaro, los principios y soluciones constructivos de las máquinas que concurrieron a disputar el X Premio "Ciudad de Marcos Juárez" respondían a una arquitectura muy definida: Motores en línea (Chevrolet, Plymouth y un solitario Chrysler), chasis clásico con dos largueros acajonados, suspensiones traseras a eje rígido y delanteras tipo o bien "swing axle" o bien eje rígido.

Entre todas esas estructuras superortodoxas, una máquina desentonaba por su no-clasicismo: la del ganador, Nasif Stéfano.

Este coche merece un párrafo aparte, por ser el vencedor de su serie y la final, y por ser el ejemplo típico de lo que afirmamos en el comienzo de la nota, es decir, que pese a las limitaciones de la categoría un buen diseño y una correcta preparación pueden dar como resultado un auto superior.

La máquina fue construida en Río Cuarto por los Sres. Campete y Montalenti (copropietarios); el chasis es reticular-tubular (tubos sin costura). La suspensión trasera es De Dion con ballesta transversal, y la delantera es a eje rígido, también con ballesta transversal. Dos robustos tensores absorben las reacciones de frenado y aceleración, además el eje es fijado transversalmente mediante un dado y una guía.

El motor es un Chevrolet (bielas GMC y pistones especiales de aluminio) alimentado generosamente por tres carburadores Holley, a través de múltiples especiales.

La caja de velocidades es una Fiat 525.

Lo que realmente es interesante es el sistema de frenos a disco construidos ex profeso para la máquina: los delanteros tienen dos pastillas frenantes por rueda y los traseros, una. Este sistema es realmente muy eficiente y en la carrera se podía apreciar que Stéfano podía frenar más que otros.

La máquina de Stéfano, sin ser la más veloz (5.000 rpm), era la que mejor doblaba y, como hemos dicho, la que menos efecto de "fading" de frenos acusaba en el transcurso de las vueltas. A esto hay que agregarle la depurada conducción del tucumano, quien dominó la carrera a discreción.

La máquina más rápida sin lugar a dudas era la de Vicente Cipollati (ex Galaverna) pero el binomio conductor-automóvil está experimentando el período de afiatamiento usual en las primeras presentaciones; no obstante, logró el tercer puesto en la final.

La nota posiblemente más destacada de la reunión fue la actuación del local Carlos Loeffel.

Tripuló una máquina construida por Alfredo Pián, siendo la única que tenía suspensión trasera enteramente independiente (dos ballestas transversales actuando como paralelogramo deformable reacción absorbida por un brazo en doble "Y" regulable por mordaza para poder modificar el "camber").

El embrague del coche es de accionamiento manual, pues Loeffel perdió la pierna izquierda en un accidente en Río Cuarto; de tal manera, en la palanca de cambio se montó un manillar tipo motocicleta.

El corredor de Marcos Juárez se adjudicó meritoriamente su serie sobre uno de los mejores corredores de la F. 1, Domingo Di Santo, audaz y un tanto vehemente.

La máquina que estéticamente lucía más dentro del conjunto de participantes, era la de Oscar Ottonieri. La carrocería del coche nos recordó a la Maserati 250 F por sus líneas y por la magnífica terminación. Desgraciadamente, aparte de no caminar mucho, lo hacía más de costado que hacia adelante.

Buena despedida de Nasif Stéfano fue la carrera de Marcos Juárez, pues el joven tucumano parte en estos días hacia Europa para tentar fortuna (posible debut en el G. P. de Montecarlo).

El circuito de Marcos Juárez muy bien tenido, la organización muy consciente y la hospitalidad magnífica. Saldo: positivo. *

https://argentoteca.blogspot.com

ENCRUCIJADA ¡Huír... huír lejos... huír pronto! Una angustia tajante muerde el alma. los puños se crispan pero la distancia y el tiempo, acallan la verdad. Donde ahora se alzan las dudas, antes hubo un dilema íntimo, a veces tremendo... acaso desgarrador. Cada vida protagoniza el suyo... ¿quién no? Allá en el lejano Sunrise, otras historias detuvieron el andar presuroso de sus emociones en una hostería. Ahí, Marilyn Maxwell obsequia su sonrisa siempre cordial a cada viandante junto a Rhodes Reason y los más renombrados astros y estrellas del arte internacional. Ellos protagonizan a esos seres sufrientes, ilusionados o titubeantes que persiguen la felicidad al cabo de un viaje como tantos. ¡Disfrute de la serie que aún promete lo mejor!

CANAL 13

TODOS LOS VIERNES, A LAS 22.00 ☆☆☆

Señor Transportista:

Si Ud. posee alguna de las siguientes unidades: Ford Canadiense Guerrero, Ford F 600, Ford F. 700, Ford Alemán, Ford Francés, Ford Thames, Ford Hércules, Dodge, Fargo, De Soto Kew, Chevrolet, Bedford, Diamond, Commer, Seddon, International, Studebaker, Volvo, Morris, Dennis, etc. puede aplicarle un motor

PERKINS

INDUSTRIA ARGENTINA

CAMBIE EL MOTOR Y PAGUELO CON LA GANANCIA EXTRA

Visite en nuestro local la Exposición donde se exhibe la línea completa de motores

PERKINS

CALIDAD EN DIESEL

FINANCIACION HASTA 24 MESES

Interés Bancario

AGENTE AUTORIZADO EN LA PLATA, CHASCOMUS Y BRANDSEN

FULGUR S. A.

En LA PLATA: Av. 7 N° 561 — T. E. 27901
En CHASCOMUS: Mitre 19 - T.E. 2257 - Local Prov. Arenales 178
En CORONEL BRANDSEN: Las Heras Esq. Ferrari - T. E. 17

MAS POTENCIA - MAYOR DURACION

https://argentoteca.blogspot.com

SECRETEANDO

VOLVO 122: Recientemente, hemos estado en el extremo Sur argentino. Debido al régimen de zona franca que impera en Tierra del Fuego, se ven algunos tipos de automotor poco vistos en Buenos Aires. Gracias a la gentileza del representante local de Volvo, Sr. Ariel Galvarini, hemos podido conducir brevemente un modelo 122 de un solo carburador, recibiendo una óptima impresión del mismo. Acelera bien, el motor es sumamente suave, y la dirección, con volante bastante pequeño, es liviana y precisa. El modelo que condujimos nosotros tenía la palanca de cambios en la columna de dirección; su acción es liviana y exacta, siendo cortos los recorridos. Debido al mal tiempo, no pudimos andar ligero con el auto, pero en cuanto a estabilidad no dudamos que no debe haber problema, pues el Volvo siempre descolló en ese sentido.

CABALLEROS Y SU CARRUAJE: Por la nota del Rover que apareció en el número 30, nuestros lectores se habrán percatado de que la clientela de esta marca proviene generalmente de un sector muy determinado. Valga sino como prueba algo visto recientemente en Londres. Resulta que en la neblinosa capital de Gran Bretaña es costumbre identificar un auto descompuesto dejando algún objeto apoyado sobre su paragolpes trasero, para evitar que los coches que vienen atrás hagan fila esperando que se mueva. Como señal de la detención forzosa de un Rover vieron, parado contra el paragolpes de atrás, un paraguas, delgado, elegante y ceñido...

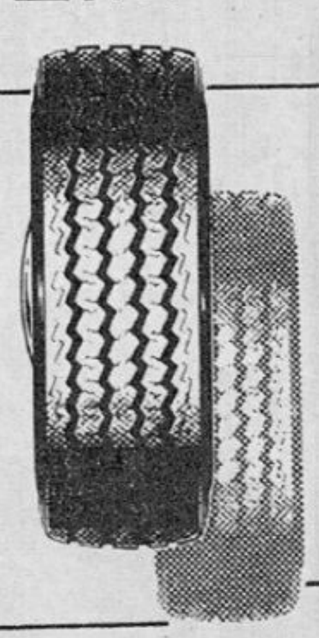
ADIVINANZA: Esta adivinanza pueden ustedes probarla con sus desafortunados amigos que no leen PARABRISAS. Resulta que José llamó a Juan y le dijo: "Juan, mi coche está descompuesto en la esquina de XX y YY. ¿Puedes venir con una soga para hacer un remolque?" Juan fue con su auto, lo estacionó enfrente del de José, y estaba por unir los dos coches cuando José dijo: "No, Juan, tú no puedes remolcarme... es menester que yo te remolque a ti..." ¿Cuál era la índole del defecto en el auto de José?

A nosotros nos gustaría insertar la respuesta en otra página, como se hace en estos casos, pero si intentamos hacerlo, seguramente alguien se olvidará de incluir la línea correspondiente. De modo que la contestación es:

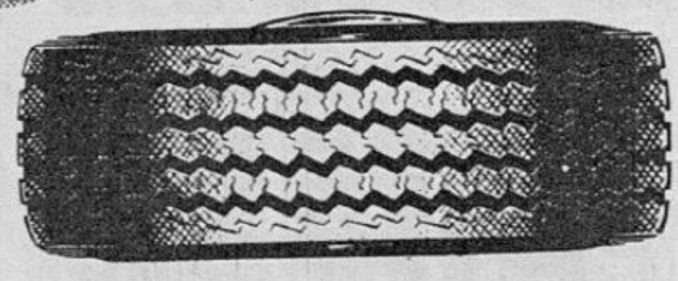
El auto de José se había quedado sin frenos.

SEMAFOROS: No es imposible hacer un semáforo racional y visible, y que además no ofrezca peligro a automovilistas y peatones. La prueba la tenemos en Remedio de Escalada, sobre la avenida Pavón, aproximadamente a la altura de la estación del FCGR; un semáforo colgante, sobre una columna con lanza. Todos lo ven y nadie puede chocar contra él (a no ser un avión en vuelo rasante...) La Dirección de Tránsito de nuestra capital, en vez de ir a USA, podría hacer una expedición a Remedios de Escalada. Más barato y vale la pena.

SIEMPRE PRIMERAS



CUBIERTAS PARA ALTAS VELOCIDADES



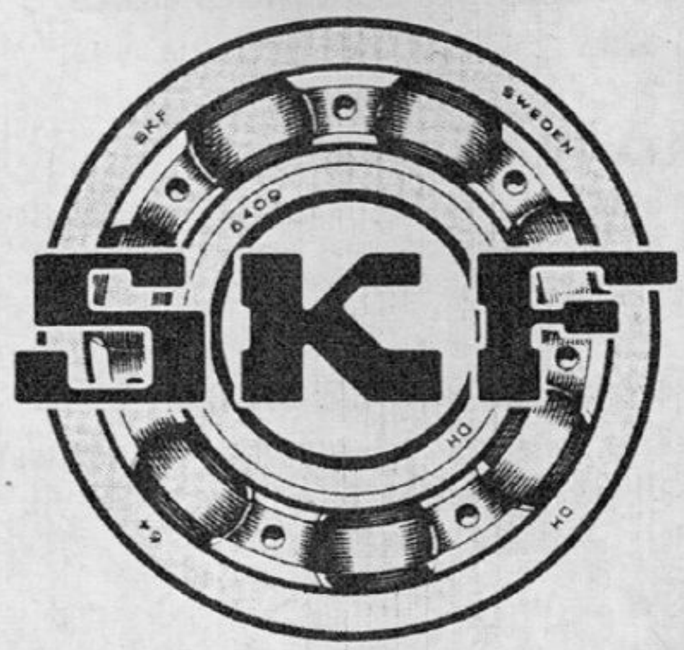
dinam

AVON

6.50 x 16 — 6 Telas
155 x 380 — 6 Telas
5.90 x 14 — 4 Telas

DISTRIBUIDORES
ARTYMET S.A.C.I.
JUNCAL 4625 TEL. 71-3221 BS. AS.

Si EXISTE en RODAMIENTOS...



...lo tiene en EXISTENCIA!

Desde el más pequeño al más grande, en SKF hay suficiente stock para satisfacer cualquier demanda.

ASESORAMIENTO TECNICO GRATUITO

COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A., Comercial e Industrial

PERU 545 - BUENOS AIRES - T. E. 33-3061
MENDOZA: San Luis 43 - CORDOBA: Avenida Gral. Paz 369
TUCUMAN: 24 de Setiembre 699 - ROSARIO: Corrientes 380

https://argentoteca.blogspot.com

lea en el próximo número de

PARABRISAS

● **ROAD TEST**
Chevrolet 400

● **GRANDES PRUEBAS DE PARABRISAS**
1000 horas en la ciudad; tercera y última nota.

● **TURISMO**
Jujuy y la Quebrada de Humahuaca con mapa desplegable y hojas de ruta de los circuitos turísticos. Esta nota cierra y completa el panorama turístico del noroeste argentino que comenzó con Las Termas de Río Hondo (Parabrisas 30)

● **PRESENTACIONES DE PARABRISAS**
Salón de Ginebra 1963. Segunda y última nota.

● **REPORTAJES DE PARABRISAS**
Usted y el arcoiris; primera nota sobre el proceso de fabricación de las pinturas que se emplean en la industria automovilística

● **PARA MANEJAR EN LA CIUDAD**
Quince veces no; lo que no hay que hacer para andar más rápido, más tranquilo y seguro.

PARABRISAS

aparece el 18 de julio

SECRETEANDO

HONDA inquietud causa, en los círculos afectados al automovilismo Grand Prix, el caudal de noticias que provienen de Japón, relativas al 1500 Honda para fórmula 1 que correrá este año o a más tardar, el otro. Gente de Dunlop que estuvo en Japón afirma que el coche tiene ya más potencia que los V8 ingleses; que aún le faltan condiciones de estabilidad. Soichiro Honda, presidente de la compañía, se ha negado a proporcionar detalles acerca de los coches, pero serán de ocho cilindros por lo menos y se sabe que los japoneses están buscando un régimen de carrera cercano a las 12.000 r.p.m. (evidentemente, no le tienen miedo a "las altas revoluciones" tan temidas por nuestros mecánicos, puesto que fabrican una motocicleta de uso normal con régimen de 10.000 r.p.m. Y ya estas columnas han traído la noticia del Honda Sport, dos versiones, 360 y 500 c.c., régimen constante cerca de las 8.000 r.p.m....).

En un tiempo, para hacerse entender en los boxes de los equipos Grand Prix, había que saber italiano. Luego fue menester aprender inglés. ¿Y ahora japonés? Horror.

Se dice que Stirling Moss estuvo en Tokio hablando con directivos de Honda, porque necesitan expertos "collaudatori" (pilotos de prueba). Entre paréntesis, las esperanzas de que Moss retorne a las pistas como corredor, parecen ser ahora bastante menos brillantes que lo que parecían hace, por ejemplo, un año.

GENERAL MOTORS NO: En EE.UU. se advierte un renacimiento del interés de las fábricas por las competencias tipo "stock-car". Si bien estas siempre fueron concurridas, las fábricas no las apoyaban oficialmente (tal vez un poquito "sotto corda"), desde el famoso decreto de la American Manufacturers' Association prohibiendo la intervención deportiva de sus asociados. Ultimamente, las empresas habían llegado a una especie de acuerdo de caballeros consistente en el desconocimiento del decreto AMA y un paulatino retorno a los "drags" y carreras de circuito con coches stock.

Sin embargo, hace poco la G.M., de motu propio, trazó su propio sendero; dijo rotundamente nones a todo lo que implique una participación deportiva de su empresa. Quedan en la nada, entonces, las versiones oficiales u oficiosas sobre intervención de GM en Sebring, las 24 Horas de Le Mans, etc. Lástima; pero seguirá la producción de vehículos deportivos tipo Corvette, Corvair Monza o GT, etc.

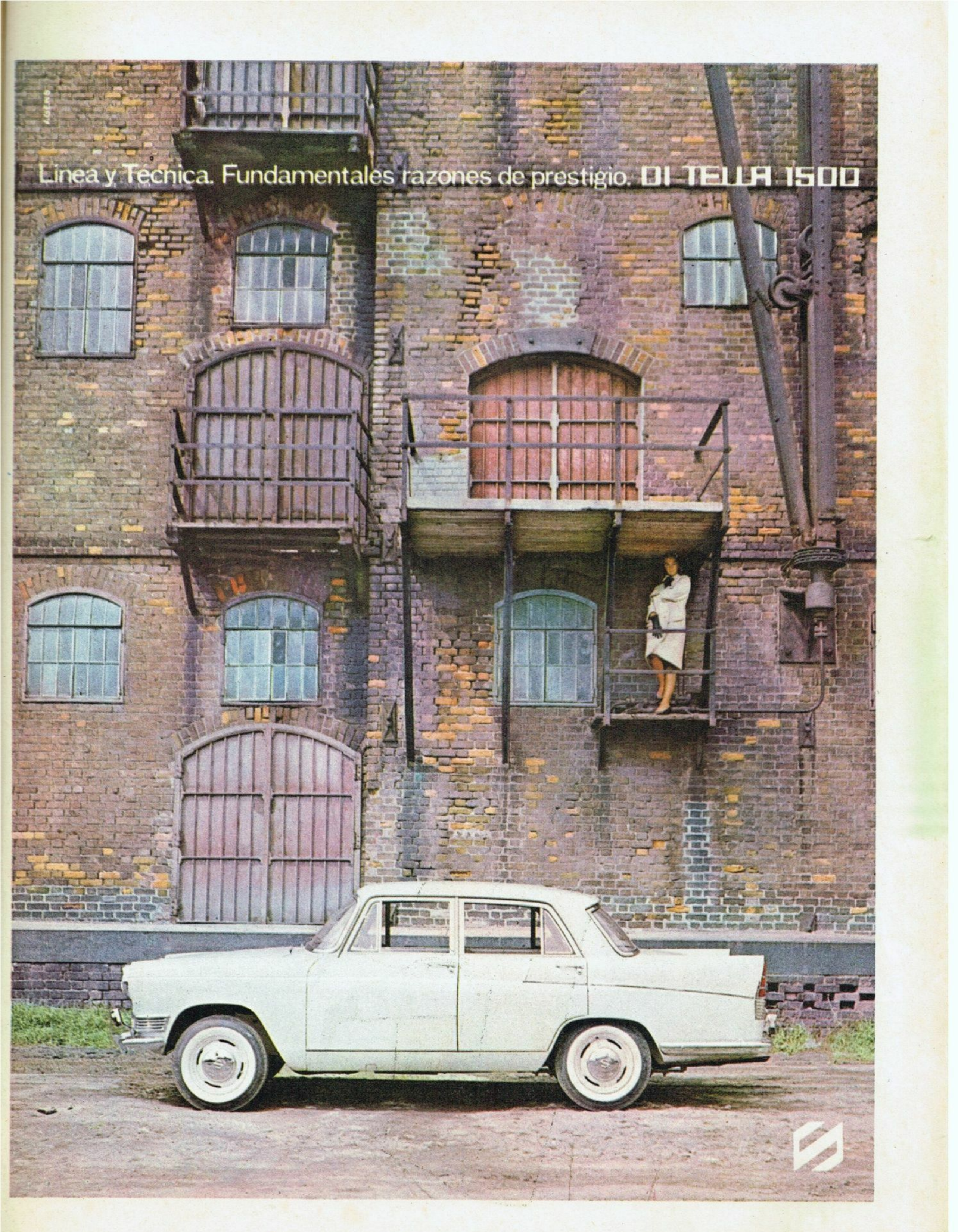
A todo esto, anotamos que las velocidades de los "stocks" son escalofriantes; en Daytona hay que tener 260 de promedio para ganar una carrera grande. *

IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. - TALLERES GRAFICOS

Correo Argentino Central B | TARIFA REDUCIDA | Concesión Nº 6548

Registro de la Propiedad Intelectual Nº 668.667

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

ESPACIO PUBLICIDAD

memorables novedades

CualiCron

en 7 distintos tejidos de

tycora®

Cualicron presenta memorables novedades esta temporada: siete nuevas texturas de Tycora, en infinitos colores, y en modelos que solucionan su guardarropa para toda hora!

LA GRAN NOVEDAD: **"dos piezas"** - compuestos de falda y chaqueta -, y **vestidos** en distintos modelos y tejidos!

Y las creaciones CUALICRON

PLUSCH!

DE TYCORA, suaves y abrigaditas.

Tycora es MR por Textured Yarn Co. Inc.

nuevo dos piezas Cualicron de Tycora

nuevo vestido Cualicron de Tycora

nuevo conjunto Cualicron de Tycora

Además, como siempre, la clásica línea CUALICRON DE TYCORA para toda la familia!

Distribuidores:
LOPEZ, GOYA & CIA.
Alsina 1269/81
T. E. 37-0022

https://argentoteca.blogspot.com